Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A37-WP/43
AD/2
9/8/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ADMINISTRATIVA

Cuestión 64: Presupuestos para 2011, 2012 y 2013

PROYECTO DE PRESUPUESTO DE LA ORGANIZACIÓN PARA 2011, 2012 y 2013

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta una propuesta relativa al Presupuesto de la OACI para el trienio 2011-2013.

Este es el segundo presupuesto de la Organización basado en los resultados y el primero que cumple los requisitos de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS). A fin de esclarecer el formato en función de los resultados, el presupuesto se ha preparado aplicando un enfoque de abajo hacia arriba que presenta los proyectos necesarios para ejecutar los programas que constituyen la base sobre la cual se ha elaborado el presupuesto.

La propuesta de presupuesto se eleva a un total de 273,1 millones CAD y refleja los requisitos de la Carta estatutaria del Consejo al Secretario General y el resultado del examen de las propuestas del Secretario General que el Consejo llevó a cabo en el 190º período de sesiones.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a aprobar el Presupuesto de la Organización para 2011, 2012 y 2013, tal como se presenta en el proyecto de Resolución de la Asamblea, en la página 8.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos y todas las Estrategias de implantación básicas.
Repercusiones financieras:	Autorización concedida al Secretario General para un presupuesto total de 273,1 millones CAD para el trienio 2011-2012-2013.
Referencias:	*Presupuesto de la Organización para 2008-2009-2010* (Doc 9895)

— — — — — — — —

CARTA DE ENVÍO

DEL PRESUPUESTO DE LA ORGANIZACIÓN PARA 2011-2012-2013

DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA OACI

AL 37º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

1. De conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo somete a la Asamblea su Presupuesto regular para los ejercicios económicos de 2011, 2012 y 2013.

2. El mensaje del Consejo sobre el Presupuesto de la Organización figura en las páginas 5 a 7 y ofrece un resumen, entre otras cosas, de los elementos más significativos del Presupuesto, incluidos los principales criterios que sustentan su formulación. Las previsiones presupuestarias por Objetivos estratégicos y por programas para 2011, 2012 y 2013 se resumen en la Tabla 1, páginas 16 y 17.

3. En consonancia con el trienio en curso, esta propuesta de presupuesto se presenta en un marco basado en resultados. Se tienen en cuenta las lecciones aprendidas y se resuelven los problemas que se enfrentaron a lo largo del presente trienio. Se trata del primer presupuesto que cumple con los requisitos de las IPSAS: Este presupuesto responde a la solicitud formulada por el Consejo de saber "para qué se necesitan los recursos" más que "de dónde provienen los recursos".

4. El proyecto de presupuesto propuesto refleja lo siguiente:

- una organización reestructurada que es capaz de responder adecuadamente a los Objetivos estratégicos;
- una mayor concentración en un número menor de Objetivos estratégicos;
- el refuerzo de las oficinas regionales;
- la plena integración de las actividades de seguridad de la aviación y medio ambiente en el Programa regular;
- una financiación adecuada de los servicios de idiomas;
- la integración de las operaciones de las Oficinas regionales con las de la Sede a través de programas y proyectos acordados conjuntamente;
- la introducción del Enfoque de supervisión continua para la seguridad operacional;
- un énfasis en la aplicación de de las normas y métodos recomendados (SARPs), habiéndose asignado el 8% de los recursos a las auditorías de seguridad operacional y de seguridad de la aviación; y
- la integración del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) en las Oficinas regionales de Nairobi y Dakar.

5. De modo similar al trienio 2005-2007, cabe señalar que se utilizará una suma de $2,2 millones del saldo de la Cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuentas atrasadas desde hace largo tiempo,

creada inicialmente en virtud de la Resolución A32-27 de la Asamblea, para financiar las necesidades relacionadas con el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) incluidas otras necesidades en materia de seguridad operacional de las oficinas regionales en el África.

6. En el marco de una nueva política de recuperación de costos indirectos, aprobada por el Consejo, se trasladarán algunos puestos de la Dirección de Cooperación técnica al Presupuesto del Programa regular. Los costos de estos puestos serán reembolsados al presupuesto del Programa regular con cargo al Fondo de gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de Cooperación técnica. El valor de esta transferencia se estima en $5,3 millones para el trienio. Este cambio es neutro con respecto a los costos para el presupuesto del Programa regular y no tiene ningún impacto en las cuotas fijadas a los Estados contratantes.

7. El Fondo de generación de ingresos auxiliares se presenta bajo la Sección de Fondos extrapresupuestarios, en la página 103 mientras que el Fondo de gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de Cooperación técnica se presenta en la página 106.

8. Espero con interés nuestras deliberaciones en el próximo periodo de sesiones de la Asamblea.

Roberto Kobeh González

9 de agosto de 2010

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PROYECTO DE PRESUPUESTO DE LA ORGANIZACIÓN PARA 2011, 2012 Y 2013

(Esta página ha sido dejada intencionalmente en blanco)

PRESUPUESTO DE LA ORGANIZACIÓN PARA 2011, 2012 Y 2013

ÍNDICE

Página

TABLAS

NOTA: El documento puede contener diferencias en los montos a causa del redondeo.

MENSAJE DEL CONSEJO
SOBRE EL PRESUPUESTO DE LA ORGANIZACIÓN
PARA 2011, 2012 Y 2013

INTRODUCCIÓN

1. De acuerdo con el Artículo 61 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional, "El Consejo someterá a la Asamblea presupuestos, estados de cuentas y cálculos de todos los ingresos y egresos por períodos anuales"*. Por este medio, el Consejo presenta su Presupuesto para los ejercicios económicos de 2011, 2012 y 2013.

2. La OACI tiene el mandato continuo dimanante del Convenio, sus Anexos y las Resoluciones de la Asamblea, de garantizar el desarrollo seguro, protegido y ambientalmente sólido de la aviación internacional. Además, se enfrenta a retos en constante evolución que reflejan cambios políticos, económicos y tecnológicos mundiales sobre los cuales la Organización ejerce poca influencia directa: por consiguiente, debe ser lo suficientemente ágil como para reaccionar ante los eventos de un modo que cumpla las expectativas y aspiraciones de los Estados miembros.

3. A fin de brindar una visión más nítida respecto a la actividad de la Organización, el Consejo ha redefinido los Objetivos estratégicos: 1) *Seguridad operacional;* 2) *Seguridad de la aviación*, y 3) *Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo*. Los mismos proporcionan el marco preeminente para la definición de los Programas y Proyectos a fin de asegurar que la Organización continúe estando centrada y sea capaz de entregar resultados claros y efectivos a los Estados. La Organización también debe contar con personal racionalmente organizado, eficiente y bien administrado para llevar a cabo todas las funciones necesarias para el desempeño sin contratiempos de una organización internacional. Por último, aunque no por ello menos importante, es esencial que el Consejo, en su calidad de órgano rector, y la Secretaría, trabajen juntos de manera eficiente y eficaz. Este presupuesto se ha elaborado para abordar los tres elementos mencionados y establecer una base sólida para el avance de los objetivos de la OACI en los próximos tres años.

DELIBERACIONES RELACIONADAS CON EL PRESUPUESTO

4. Esta propuesta de Presupuesto se basó en la Carta estatutaria enviada por el Presidente del Consejo, en nombre de dicho órgano, al Secretario General, el 27 de marzo de 2009; el proyecto de Plan de actividades para 2011-2012-2013 preparado por la Secretaría; y, el reconocimiento de que la seguridad operacional de la aviación es la prioridad más alta de la Organización. El proyecto de presupuesto que fue presentado inicialmente al 188° período de sesiones del Consejo en 2009 abarca los recursos de la totalidad de la Organización, y por ende incluye el monto de las cuotas fijadas para el Presupuesto del Programa regular, las cifras indicativas de planificación para el Programa de cooperación técnica (y el Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales), y el pronóstico financiero del Fondo de generación de ingresos auxiliares.

5. El 19 de enero de 2010, el Secretario General sometió al Consejo las Opciones de financiamiento del proyecto de Presupuesto de la Organización para 2011-2012-2013. Estas opciones sugerían una gama posible entre: crecimiento nominal nulo, con un presupuesto de 245,5 millones CAD; y un nivel que daba cuenta de todos los elementos contenidos en la Carta estatutaria y ajustaba al alza la capacidad de gasto del trienio actual en términos reales de 293,9 millones CAD. El Consejo examinó estas opciones mediante su Comité de Finanzas en el 189º período de sesiones, tomando el tiempo necesario para comprender la base de las propuestas del Secretario General, y solicitó un presupuesto revisado en el que se tomaran en consideración sus prioridades respecto a medidas, recomendaciones y principios.

6. Para el 190º período de sesiones, el Secretario General presentó tres nuevas propuestas de presupuesto que se caracterizaron de la siguiente manera: a) una propuesta de *Reducción Neta*, con un presupuesto de $256,2 millones CAD; b) una propuesta de presupuesto *sin crecimiento* de $273,1 millones CAD; y c) una propuesta de presupuesto de *crecimiento moderado*, de $295,9 millones CAD. Nuevamente mediante el Comité de Finanzas, el Consejo realizó un análisis minucioso de estas propuestas.

RECOMENDACIONES DEL CONSEJO A LA ASAMBLEA

7. En su 11ª sesión, el 14 de junio de 2010, el Consejo reconoció que las propuestas de montos menores (256,2 millones CAD) significarían recortes sustanciales en el programa y despidos forzosos; la propuesta de nivel medio (273,1 millones CAD) permitiría cubrir la mayoría de las prioridades del programa; y la propuesta de nivel más elevado (295,9 millones CAD) no era realista en el actual entorno económico y financiero mundial. El Consejo convino, por consiguiente, en que el Presupuesto para el trienio debería fijarse en 273,1 millones CAD, considerándose 87,6 millones CAD en 2011, 90,1 millones CAD en 2012 y 95,4 millones CAD en 2013. (Para fines de comparación, el Presupuesto para 2010 era de 85,5 millones CAD – véase A36-29). El Consejo también decidió que los programas y los proyectos en ellos contenidos, que figuran en el presente documento, deberían ser en su mayor parte tal como se describen, reconociendo que sería preciso contar con cierto grado de flexibilidad para ocuparse de los cambios en las circunstancias o las novedades que pudieran surgir. En este sentido, el Consejo convino en que las recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional deberían financiarse recurriendo al Presupuesto del Programa regular (suplementadas por contribuciones voluntarias, de ser necesario) mediante economías logradas a partir de una mayor eficiencia.

8. El Consejo también convino en que era preciso abordar algunas medidas importantes relativas a la buena gobernanza de la Organización. El Consejo consideró que muchas de ellas conducirían al logro de importantes economías financieras a mediano y largo plazo, permitiendo que los recursos escasos se dirigieran a donde más se necesitaran. Las recomendaciones del Comité de Finanzas, aprobadas por el Consejo, se describen en más detalle en el Anexo 5. Por consiguiente, el Consejo invita a la Asamblea a respaldarlas en su calidad de esenciales para asegurar la eficacia a largo plazo de la OACI.

9. Las recomendaciones clave se dividían en cuatro categorías:

a) Las relativas a *la gestión financiera y de la estructura* de la Organización, en las que el Consejo recomendaba que el Secretario General elaborara una herramienta de presentación de datos para asegurar que los gastos se aplicaran correctamente a las partidas presupuestarias según lo convenido por el Consejo. La elaboración de un plan de actividades de la Organización, de tres años, con cooperación entre la Secretaría y el Consejo, ayudaría a lograr transparencia. La implantación plena del módulo pertinente de AGRESSO debería proporcionar los controles necesarios. Debería haber mayor concentración en la ejecución directa por el personal profesional de primera línea y, por ende, un aumento en la proporción de personal de la categoría profesional con respecto al personal de la categoría de servicios generales en el trienio, manteniendo constante el número de empleados. Sería esencial que todos los puestos se clasificaran correctamente, y que la actuación del personal se midiera y recompensara en forma coherente en toda la Organización. Los cambios demográficos significarían que esto podría lograrse mediante únicamente la eliminación natural a raíz de las jubilaciones, la no renovación de contratos y otros retiros, y no mediante separaciones forzosas al principio del trienio.

b) Era fundamental contar con una política clara que requiriera la aplicación de *procesos de gestión de proyectos y programas*. La misma debería incluir el tablero dashboard, los registros de riesgos y los procedimientos independientes de control de calidad de alto nivel, conexos, que garanticen una evaluación independiente y aseguren que los proyectos sean ejecutados de acuerdo con sus objetivos convenidos. La referenciación y los indicadores de productividad ayudarían tanto al Consejo como al Secretario General a seguir la marcha del avance de los programas y proyectos, comprendidos los riesgos conexos con respecto a la entrega. Tales indicadores debían ser específicos y comparables a fin de asegurar que, al utilizarlos, las actividades se compararan en forma coherente. Algunos ejemplos son: las proporciones de la totalidad de los puestos de la categoría profesional con respecto a los puestos de la categoría de servicios generales, por Dirección, por región y en comparación con organizaciones equiparables; el costo del apoyo de ICT, el apoyo de Recursos humanos (HR), y otros costos de administración; y los costos del apoyo de los servicios de idiomas.

c) Las necesidades por lo que respecta a *los servicios de traducción debía ser objeto de una reevaluación completa*, asegurando a la vez un servicio de interpretación adecuado. La prioridad debería consistir en asegurar que los SARPS, los manuales, las orientaciones, etc., tanto nuevos como revisados, estuviesen disponibles en todos los idiomas lo más pronto posible después de que el texto fuese aprobado, y que dicha traducción fuera de la más alta calidad posible. El Consejo reconoció que tal vez sería necesario que la implantación fuese progresiva, pero pidió que ello se completara para el fin del trienio.

d) Era esencial contar con un *servicio de ICT sólido y fiable*, completamente armonizado con las necesidades de la Organización: el Consejo pidió al Secretario General que evaluara las opciones para el suministro de un servicio ICT actualizado, a partir de fuentes externas si fuese necesario, para asegurar que la OACI contara con el servicio que necesitaba. Sería posible lograr economías importantes al pasar a un proceso 'sin papel' para la distribución de documentos a los órganos rectores y posiblemente también mediante la distribución electrónica de los documentos destinados a la venta.

10. El Consejo también reconoció que cabía la posibilidad de lograr mejoras en el proceso de gobernanza, y de reducir los costos administrativos de la Organización. Debía existir una distinción clara entre el suministro de información y la toma de decisiones, debiéndose definir mucho más claramente el proceso que debe seguirse para este último elemento. El Consejo se comprometió a reevaluar el modo en que llevaba a cabo sus actividades, comprendida la manera en que se preparaban las notas, y el modo en que los Comités y el Consejo podrían trabajar con mayor eficiencia y eficacia.

11. El Consejo tomó nota de que era conveniente y realista respaldar un aumento del financiamiento voluntario de los Estados y otras fuentes. Dichos fondos podrían utilizarse para asistir a los Estados o a las regiones con necesidades urgentes o para financiar los programas nuevos que pudieran surgir durante el trienio y que, para estos fines, era preciso contar con un procedimiento establecido de justificación. El Consejo recomendó, por lo tanto, que el Secretario General proponga una política global de financiamiento para la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, el medio ambiente y para otros fondos que pudieran necesitarse, que incluya un conjunto de principios coherentes relativos al alcance, la recepción y el desembolso de fondos, así como un mecanismo de gobernanza sólido y ligero en el que se tenga plenamente en cuenta el costo de los gastos generales considerado en el marco del Presupuesto del Programa regular.

CONCLUSIÓN

12. Al convenir en un presupuesto de 273,1 millones CAD, el Consejo reconoció la función esencial de la OACI en cuanto a suministrar un marco de reglamentación mundial en el que la aviación internacional pudiera funcionar y que promoviera el crecimiento seguro, protegido y responsable en relación con el medio ambiente. El Consejo también reconoció que era preciso que la Organización pudiera responder a las necesidades mundiales en evolución, de manera imaginativa, flexible y pertinente y, por lo tanto, formuló recomendaciones importantes relativas al proceso de gobernanza. El Consejo considera firmemente que, al tomarlas en su conjunto, la Organización podrá proporcionar, a lo largo del trienio, la visión estratégica y la vigilancia necesarias para el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN QUE SE SOMETE A LA ADOPCIÓN DEL 37º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Proyecto de Resolución 64/1:

Presupuestos correspondientes a 2011, 2012 y 2013

A. *La Asamblea*, con respecto al Presupuesto para 2011, 2012 y 2013, toma nota de que:

1. de conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea los proyectos de presupuestos anuales [cifras indicativas correspondientes a los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de Cooperación Técnica] correspondientes a los ejercicios económicos de 2011, 2012 y 2013, y ésta los ha considerado;

2. de conformidad con los Artículos 49, apartado e), y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización.

B. *La Asamblea*, con respecto al **Programa de Cooperación Técnica**:

Reconociendo que los AOSC se cubren principalmente con los derechos por la ejecución de proyectos que encomiendan a la OACI fuentes externas de financiación, como los Gobiernos y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, entre otras;

Reconociendo que la magnitud del Programa de Cooperación Técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los Gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes;

Reconociendo que, a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2011, 2012 y 2013 que figuran a continuación en dólares canadienses (CAD) corresponden únicamente a proyectos de presupuesto indicativos:

	2011	**2012**	**2013**
Gastos Estimados	10 700 000	11 000 000	11 600 000

Reconociendo que la cooperación técnica es un medio importante para promover el desarrollo y la seguridad operacional de la aviación civil;

Reconociendo las circunstancias que enfrenta el Programa de cooperación técnica de la Organización y la necesidad de seguir adoptando medidas; y

Reconociendo que en el caso de que las operaciones de los AOSC correspondientes a un determinado ejercicio económico cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso debería acudirse al apoyo del Presupuesto del Programa regular.

Resuelve aprobar por la presente el proyecto de presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de Cooperación Técnica en la inteligencia de que los reajustes ulteriores de dicho proyecto de presupuesto indicativo dentro del marco de los proyectos de Presupuestos AOSC anuales se realizarán de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero.

C. *La Asamblea*, con respecto al **Programa regular:**

Resuelve:

1. autorizar por la presente que se utilicen para el Programa regular, separadamente con respecto a los ejercicios económicos de 2011, 2012 y 2013, las cantidades siguientes en dólares canadienses, que requieren un desembolso de fondos, de conformidad con el Reglamento financiero, y con sujeción a las disposiciones de la presente Resolución:

Programa	**2011**	**2012**	**2013**
SEGURIDAD OPERACIONAL	22 815 000	23 437 000	24 913 000
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	13 403 000	13 771 000	13 866 000
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO	11 431 000	11 843 000	12 311 000
Apoyo al Programa	19 748 000	20 714 000	22 143 000
Gestión y Administración	13 265 000	13 475 000	14 080 000
Gestión y Administración – Órganos rectores	6 932 000	7 004 000	7 951 000
TOTAL DE CONSIGNACIONES APROBADAS	**87 594 000**	**90 244 000**	**95 264 000**
Operacional	86 555 000	89 554 000	94 681 000
Capital	1 039 000	690 000	583 000

2. financiar, de conformidad con el Reglamento financiero y según se indica a continuación en dólares canadienses, las consignaciones totales aprobadas para cada uno de los años con los fondos provenientes de:

	2011	**2012**	**2013**
a) Cuotas fijadas a los Estados	82 024 000	84 256 000	88 727 000
b) Transferencia del superávit del ARGF	4 370 000	4 688 000	5 082 000
c) Ingresos varios	1 200 000	1 300 000	1 455 000
TOTAL:	**87 594 000**	**90 244 000**	**95 264 000**

3. autorizar por la presente que se utilicen para el Programa regular, separadamente con respecto a los ejercicios económicos de 2011, 2012 y 2013, las cantidades adicionales siguientes en dólares canadienses, que requieren un desembolso de fondos, de conformidad con el Reglamento financiero, y con sujeción a las disposiciones de la presente Resolución, que se financiarán sin aumentar las cuotas fijadas a los Estados mediante el reembolso de $5 311 500 del Fondo AOSC y la transferencia de $2 202 200 de la Cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo:

Programa	2011	2012	2013
SEGURIDAD OPERACIONAL	119 000	977 000	888 000
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	71 000	73 000	76 000
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO	48 000	49 000	51 000
Apoyo al Programa	387 000	399 000	425 000
Gestión y Administración	1 262 000	1 295 000	1 349 000
Gestión y Administración – Órganos rectores	14 000	15 000	16 000
TOTAL DE CONSIGNACIONES APROBADAS	**1 901 000**	**2 808 000**	**2 805 000**

INTRODUCCIÓN

1. Este documento de proyecto incluye:

- i) el presupuesto del Programa regular para la ejecución de los programas y las actividades de la Organización en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
- ii) el presupuesto indicativo del Fondo para gastos administrativos y operacionales (AOSC) para la administración del Programa de Cooperación Técnica (TCP); y
- iii) el pronóstico financiero del Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF) en el que se agrupan todas las actividades de generación de ingresos y recuperación de costos de la Organización.

2. El presupuesto del Programa regular establece el programa de trabajo y las actividades propuestas que ha de ejecutar la Secretaría de la Organización, con participación de representantes y expertos de Estados contratantes, durante los años 2011 al 2013, así como los costos previstos de la ejecución de los programas y actividades.

3. El Consejo establece el programa de trabajo, que abarca todos los sectores de la aviación civil, y la Organización lo lleva a cabo con arreglo al marco de trabajo establecido en el Plan de actividades y teniendo en cuenta varios factores, entre los que se cuentan:

- i) las responsabilidades y obligaciones estatutarias consagradas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
- ii) las resoluciones y decisiones de la Asamblea y el Consejo;
- iii) las recomendaciones de los órganos permanentes y otros como la Comisión de Aeronavegación;
- iv) las expresiones de prioridad formuladas por los Estados contratantes en diversos foros; y
- v) conclusiones y recomendaciones de importantes conferencias y reuniones convocadas por la Organización (como la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional), otras organizaciones de las Naciones Unidas y otros órganos internacionales que se ocupan de la aviación civil y asuntos conexos.

4. Los principales medios de la OACI para alcanzar los objetivos de sus actividades son (i) las reuniones de la Asamblea, los órganos permanentes, las conferencias, las reuniones departamentales, las reuniones regionales, los grupos de expertos y de estudio, y (ii) la edición de documentos, incluidas las publicaciones. Estas dos funciones principales están vinculadas y se apoyan mutuamente, por cuanto virtualmente todas las reuniones se realizan con la documentación preparada de antemano por la Secretaría (y por los Estados), y los resultados y las decisiones de las reuniones se comunican a los Estados por medio de publicaciones. Tanto en las reuniones dentro de las regiones (seminarios teóricos y prácticos, etc.) como las publicaciones (manuales técnicos y circulares, etc.) se utilizan para fines de ejecución y para proporcionar orientación y asistencia a los Estados. También se utilizan la correspondencia con los Estados y las misiones oficiales a éstos para lograr los objetivos previstos en las esferas de la navegación aérea y el transporte aéreo.

5. El Presupuesto del Programa para el período 2011-2013 se basó en el Plan de actividades y se fijó en 273,1 millones CAD mediante la concentración de recursos en la ejecución de los programas básicos y el aumento de la eficiencia operacional. Esta cantidad representa un aumento del 11,2% con respecto al trienio anterior; no obstante, al compararla con el total de financiación disponible en el trienio 2008-2010 (que incluía fondos voluntarios), puede observarse que se trata de una propuesta de presupuesto sin crecimiento real.

6. En forma simultánea con la elaboración de esta propuesta de presupuesto se estaba celebrando la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC). Al estar en espera del examen por el Consejo, las recomendaciones formuladas por la HLSC no se integraron en la propuesta de presupuesto. La HLSC formuló un total de 48 recomendaciones, de las cuales:

- 5 se implantarán en 2010;
- 14 ya existen en el marco de la propuesta de presupuesto para el próximo trienio;
- 1 no necesita recursos; y
- 28 requieren una financiación suplementaria de 3,6 millones CAD.

7. La Secretaría se ha comprometido a financiar todas las recomendaciones de la HLSC, en parte recurriendo a economías en el presupuesto y en parte mediante financiación voluntaria, a fin de no aumentar las cuotas fijadas a los Estados.

8. La Secretaría tomó nota de que, con excepción de la eliminación del principio de limitación, la metodología de la OACI y las escalas de cuotas han permanecido sin cambios desde 1975. Por consiguiente, se ha constituido un grupo de trabajo integrado por los Estados miembros y la Secretaría para examinar la metodología empleada para calcular las escalas de cuotas fijadas y las escalas de cuotas propiamente dichas, para su aplicación a partir del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

9. Los presupuestos del AOSC y el ARGF para el período 2011-2013 se presentan en la sección de **Fondos extrapresupuestarios** de este documento.

MARCO ESTRATÉGICO Y ESTRUCTURA POR PROGRAMAS

10. Ante los retos que enfrenta el sector de la aviación, el Consejo decidió que era preciso que la OACI concentrara aún más sus actividades en aquellas tareas capaces de arrojar los mayores resultados. La reducción del número de Objetivos estratégicos de seis a tres, y la consiguiente reducción de las tareas conexas, permite que la visión de la Organización sea más nítida. Estos tres nuevos Objetivos estratégicos, son: *1) Seguridad operacional, 2) Seguridad de la Aviación, y 3) Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.* Los mismos se ajustan exactamente a la enunciación de la nueva visión de la Organización. En el objetivo de *Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo* quedan abarcados los temas que hacen al medio ambiente, los aspectos económicos y la eficiencia.

11. El Programa regular comprende treinta y siete (37) Programas. Cada uno de estos Programas responde a uno de los tres Objetivos estratégicos, en cumplimiento de una Resolución de la Asamblea o una decisión del Consejo, y es responsabilidad de la Dirección de Navegación Aérea o de la Dirección de Transporte Aéreo.

12. Cada programa está concebido con objetivos específicos para lograr determinados resultados. Además de los objetivos, en la parte descriptiva de este documento se exponen los resultados esperados y se detallan los proyectos/actividades previstos para alcanzarlos.

13. Los recursos necesarios se presentan discriminados por Programa, y los centros de costos –definidos sobre la base de la estructura de la Organización– se alinearán con el Programa. En el **Anexo 1** se enumeran los distintos Programas con indicación de la unidad operacional responsable de cada uno. De esta forma, la Organización cuenta con la flexibilidad para administrar el presupuesto (i) por centro de costos, (ii) por programa, y (iii) por Objetivo estratégico. Esta estructura corrige una falencia en la gestión del presupuesto para el trienio 2008-2010.

14. Las siete Oficinas regionales brindan apoyo a la mayoría de los Programas y realizan sus propias funciones de apoyo al Programa y administración. En su forma actual, la estructura regional abarca las siguientes regiones que reciben el servicio de la Sede y de la correspondiente Oficina regional:

- i) Región África-Océano Índico (AFI) – Oficina África Occidental y Central (WACAF) en Dakar, Senegal
- ii) Región África-Océano Índico (AFI) – Oficina África Oriental y Meridional (ESAF) en Nairobi, Kenya
- iii) Región Asia y el Pacífico (ASIA/PAC) – Oficina Asia y el Pacífico (APAC) en Bangkok, Tailandia
- iv) Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) – Oficina Sudamérica (SAM) en Lima, Perú
- v) Regiones Europa (EUR) y Atlántico Septentrional (NAT) – Oficina Europa y Atlántico septentrional (EUR/NAT) en París, Francia
- vi) Región Oriente Medio (MID) – Oficina Oriente Medio (MID) en El Cairo, Egipto
- vii) Región Norteamérica (NAM) – Oficina Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) en Ciudad de México, México

15. El diagrama de la página 21 presenta la visión y la misión de la Organización; una visión de conjunto de los Objetivos estratégicos y sus Programas correspondientes; y las entidades funcionales en el marco de las Estrategias de implantación básicas.

PRESUPUESTO BASADO EN LOS RESULTADOS

16. Este presupuesto mantiene la denominación en dólares canadienses y el marco conceptual del presupuesto basado en los resultados, cuyo punto de partida no es de dónde provienen los recursos, sino para qué se los necesita.

17. La definición de Apoyo al Programa comprende toda erogación para financiar la labor de un miembro del personal o unidad operativa cuyos resultados están destinados a un receptor *externo*, mientras que la definición de "Gestión y administración" abarca toda erogación para financiar la labor de un miembro del personal o unidad operativa cuyos resultados están destinados a un receptor *interno*.

18. De conformidad con la decisión del Consejo, Imperio de la ley ha pasado a formar parte de Apoyo al Programa. Los gastos correspondientes a los Servicios de idiomas (traducción) y Tecnología de la información y las comunicaciones (ICT), en la medida en que cumplen funciones de apoyo a los Programas, han dejado de formar parte de Gestión y administración para quedar incluidos en Apoyo al Programa. Además, se creó la nueva categoría de "Gestión y administración – Órganos rectores", para reflejar más correctamente los costos de apoyo para las sesiones de las Asambleas, el Consejo y sus órganos subordinados.

19. Para cada uno de los 37 programas que se incluyen en el Programa y cada una de las entidades funcionales comprendidas en Apoyo al Programa, Gestión y administración o Gestión y administración – Órganos rectores se presenta la siguiente información en la sección descriptiva de este documento:

- **Objetivo/Descripción:** breve descripción de la función (Programa o apoyo);**Resultados previstos:** enumeración de los resultados materiales que deben lograrse y seguimiento de la eficacia de las tareas; realización concreta que es consecuencia directa del programa planificado o del aporte de la entidad de apoyo;
- **Proyectos/Actividades**: actividad o actividades que se traducen en un resultado o resultados con valor agregado o específico, y que en esencia explican los fines para los cuales se necesitan los recursos;
- **Recursos:** los fondos que se requieren durante el trienio para financiar el funcionamiento del Programa o las actividades de apoyo.

FUNDAMENTOS DEL PRESUPUESTO PARA 2011, 2012 Y 2013

20. En la elaboración de esta propuesta de Presupuesto se tuvieron en cuenta las recomendaciones avaladas por el Consejo sobre la estrategia que debía plasmarse en el presupuesto para el período 2011-2013, en consonancia con las directivas incluidas en la Carta estatutaria que el Presidente del Consejo, actuando en representación del Consejo, dirigió al Secretario General con fecha 27 de marzo de 2009.

21. En términos de contenido, el Presupuesto propuesto responde a la Carta estatutaria incluyendo:

- Una mayor concentración en la seguridad de la aviación mediante la integración total en el Presupuesto regular de la proporción remanente del Plan de acción de seguridad de la aviación (AVSEC) (5,7 millones CAD);
- Financiación para Medio ambiente e Idiomas proveniente en la actualidad de fondos extrapresupuestarios y/o aportes voluntarios (8,6 millones CAD);
- Estrategia de comunicación (1,5 millones CAD);
- Programa de gestión de los riesgos y fortalecimiento de la función de examen y auditoría (1,3 millones CAD);
- Introducción del Enfoque de supervisión continua; y
- Integración de las Oficinas regionales con la Sede a través de programas acordados conjuntamente.

22. La Secretaría incorporó las siguientes medidas en respuesta a las recomendaciones del Consejo:

- La fijación de un índice de vacantes del 4,5% para todos los puestos, lo cual reduce la capacidad para contratar personal temporero y consultores (9,0 millones CAD);
- Refuerzo de las siete Oficinas regionales, en especial las de Nairobi y Dakar (0,8 millones CAD);
- Absorción del ACIP a partir de 2012 (1,9 millones CAD);
- Asegurar que la gestión del ARGF se realiza sobre una base verdaderamente comercial y con la correspondiente dotación de personal;
- Sistema de gestión de documentos y registros electrónicos (EDRMS) y herramientas informáticas de apoyo a la traducción (CATS) (1,3 millones CAD);
- Integración gradual de un entorno 'sin papel' (1,1 millones CAD); y
- Aumento sostenido de economías en los viajes mediante la enmienda de las políticas actuales.

23. Podría recurrirse a contribuciones voluntarias a los fondos SAFE, de Seguridad de la aviación y para el Medio ambiente, a fin de proporcionar apoyo concentrado para actividades específicas no presupuestadas.

24. En la **Tabla 1** se presenta el desglose de los recursos por Programa. Del total de 273,1 millones CAD de recursos para apoyo a la ejecución del Plan de actividades, el 77% corresponde al Programa ("Programa" y "Apoyo al Programa"), seguido del 15% para "Gestión y administración (MAA)" y el 8% para "Gestión y administración – Órganos rectores".

25. Dentro del "Programa", a los tres Objetivos estratégicos les corresponde una asignación total de 147,8 millones CAD, lo que representa el 54% del presupuesto total disponible para la ejecución del Plan de actividades. Los recursos presupuestados para "Apoyo al Programa" ascienden a 62,6 millones CAD, o sea, el 23% del presupuesto total disponible.

26. Como ya se indicó en el párrafo 14, las Oficinas regionales prestan apoyo a la mayoría de los Programas. Así, las Oficinas regionales recibirán recursos cuya administración quedará a cargo de cada una. Los recursos se distribuyeron por Objetivo estratégico aplicando un porcentaje a cada uno, a saber: el 50% para *Seguridad operacional*, el 30% para *Seguridad de la aviación* y el 20% para *Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo*. Estos porcentajes se basan en las mejores estimaciones (en promedio) de la administración sobre la cantidad de tiempo que se dedica a cada Objetivo estratégico, y sin dejar de ser una simplificación constituye un método efectivo de imputación de los costos de las Oficinas regionales a los Objetivos estratégicos. En las páginas descriptivas dedicadas a las Oficinas regionales se ofrecen detalles de los resultados previstos y los recursos asignados a cada oficina.

27. Por su parte, todos los recursos necesarios para el despacho del Secretario General y el despacho del Presidente se consignan como parte de "Apoyo al Programa", excepto por los recursos para la realización de la Asamblea en 2013, que se ha consignado como parte de "MAA – Órganos rectores".

28. A diferencia de los presupuestos correspondientes a 2008-2010, los primeros en los que se aplicó el método de presupuesto basado en los resultados, en los presupuestos para 2011-2013 los costos empresariales tales como alquileres, rembolso a organismos de Naciones Unidas por servicios prestados, contribuciones para actividades conjuntas de Naciones Unidas, seguridad del personal, etc. dejarán de imputarse a prorrata a los distintos Programas. La experiencia demuestra que esa práctica impedía a los administradores gestionar todos los costos de sus programas. En lugar de ello, estos costos empresariales forman parte de los recursos para las Estrategias de implantación básicas, en especial las entidades funcionales que dependen de la Dirección de Administración y Servicios. Los porcentajes aplicados, definidos a partir de la experiencia y juicio de los administradores, se muestran a continuación:

Porcentaje de distribución de los recursos
Servicios administrativos

Oficina/Unidad	PS	MAA	MAA-GB
Gestión de los servicios administrativos (D/ADB)		100%	
Secretaría para la Asamblea y el Consejo (ACS)			100%
Servicios a las Conferencias (COS)	50%	30%	20%
Recursos humanos (HRB)		100%	
Tecnología de la Información (ICT)	60%	35%	5%
Servicios de Idiomas (LPB)	68%		32%
Gestión de Registros (RMS)	65%	15%	20%
Servicios de Seguridad (ISEC)		100%	
Gestión de Biblioteca en Línea (WLM)	90%	10%	

29. Los datos comparativos de 2008-2010 sólo pueden presentarse a un nivel superior (totales) dado que los Objetivos estratégicos se han reducido de seis a tres y no existe un nexo directo entre los 37 Programas y los Resultados estratégicos del Presupuesto para 2008-2010. Por otra parte, en el Presupuesto para 2011-2012-2013 se introducen diferencias en el tratamiento de los costos, conforme se menciona en los párrafos 26 y 28. Por todo ello, no es posible comparar los costos de los Objetivos estratégicos del trienio 2008-2010 con los del trienio 2011-2013.

TABLA 1: PRESUPUESTO PARA 2011-2012-2013 RESUMEN POR PROGRAMA

(en miles de CAD)

Objetivo Estratégico	Programa núm.	Título del Programa	2011	2012	2013	TOTAL	% de Total
PROGRAMME	1	ATM – Optimización del espacio aéreo	634	651	684	1 969	
	2	Navegación basada en la performance (PBN)	593	611	644	1 848	
	3	Implantación de la gestión de la seguridad operacional	1 650	1 616	1 698	4 964	
	4	Mantenimiento de la aeronavegabilidad	558	582	613	1 753	
	5	ATM – Gestión mundial	260	266	275	801	
	6	Actividades regionales vinculadas con la seguridad operac	424	436	458	1 317	
	7	Seguridad operacional -- Actividades generadoras de ingre	2 453	2 519	2 649	7 620	
	8	Coordinación regional de las actividades relacionadas cor	637	662	692	1 991	
	9	Seguridad operacional de aeródromos	541	558	584	1 683	
	10	Investigación de accidentes	415	429	451	1 295	
	11	Auditoría de la seguridad operacional	3 670	3 861	4 304	11 835	
	12	Cooperación civil-militar	134	137	142	412	
	13	SARPS sobre ATM	15	15	15	45	
	14	Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad op	671	692	728	2 091	
	15	Profesionales de aviación calificados	36	38	40	114	
	16	Respuesta ante riesgos de seguridad operacional	309	231	243	783	
	SEGURIDAD OPERACIONAL (Sede) Subtotal:		***12 998***	***13 305***	***14 219***	***40 522***	15%
	18	Seguridad de la aviación	1 543	1 610	1 671	4 824	
	19	Coordinación regional de las actividades vinculadas con la	382	397	415	1 195	
	20	Auditoría de la seguridad de la aviación	3 457	3 548	3 345	10 349	
	21	Facilitación	301	288	302	891	
	22	ISD-Seguridad de la aviación	1 500	1 553	1 486	4 539	
	23	DVLM e identificación de las personas	330	338	353	1 021	
	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (Sede) Subtotal:		***7 513***	***7 734***	***7 571***	***22 818***	8%
	24	Medio ambiente - Difusión	1 086	1 121	1 176	3 382	
	25	Medio ambiente – Calidad del aire local	168	173	183	524	
	26	Medio ambiente – Cambio climático	1 271	1 308	1 379	3 959	
	27	Medio ambiente – Ruido	226	232	245	703	
	28	Enlaces de datos	470	487	513	1 470	
	29	Meteorología	447	459	480	1 386	
	30	CNS/Espectro de radiofrecuencias	778	799	840	2 417	
	31	Información aeronáutica digital	980	1 009	1 058	3 048	
	32	Sostenibilidad -- Actividades generadoras de ingresos (aut	353	622	659	1 634	
	33	Políticas de transporte aéreo más transparentes	235	241	253	728	
	34	Estadística	603	363	380	1 346	
	35	Transporte aéreo sostenible	371	450	390	1 211	
	36	Rentabilidad de aeropuertos/ANS	261	289	282	832	
	37	Coordinación regional de las actividades relacionadas cor	255	265	277	796	
	PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO (Sede) Subtotal:		***7 504***	***7 818***	***8 114***	***23 436***	9%
	SEGURIDAD OPERACIONAL		9 817	10 132	10 694	30 644	11%
	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN		5 890	6 037	6 295	18 222	7%
	PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO		3 927	4 025	4 196	12 148	4%
	PROGRAMA (Oficinas regionales) Subtotal:		***19 635***	***20 194***	***21 185***	***61 014***	
	SUBTOTAL PROGRAMAS		**47 650**	**49 052**	**51 089**	**147 791**	**54%**
PROGRAMME SUPPORT	PS-COS	Servicios a las Conferencias	2 488	2 395	2 452	7 336	
	PS-ICT	Tecnología de la información	2 811	2 850	2 862	8 522	
	PS-LEB	PS – Servicios Jurídicos y de Relaciones Exteriores	1 956	2 048	2 011	6 015	
	PS-LPB	Servicios de Idiomas	8 657	8 889	9 133	26 679	
	PS-OSG	Gestión Ejecutiva	1 660	1 700	1 759	5 118	
	PS-RGA	Servicios de imprenta y distribución (RGA)	1 244	1 892	3 016	6 153	
	PS-RMS	Gestión de Registros	721	721	685	2 127	
	PS-WLM	Gestión de Biblioteca en línea	211	218	226	655	
	APOYO AL PROGRAMA Subtotal		***19 748***	***20 714***	***22 143***	***62 604***	23%

	Objetivo Estratégico	Programa núm.	Título del Programa	2011	2012	2013	TOTAL	% de Total
MANAGEMENT AND ADMINISTRATION		MAA-COS	Servicios a las Conferencias	1 029	985	1 009	3 023	
		MAA-RCC	Coordinación Regional y Comunicaciones	541	564	792	1 897	
		MAA-DADB	Gestión de Servicios administrativos	1 950	1 794	1 745	5 489	
		MAA-EAO	Evaluación y Auditoría Interna	851	1 090	1 146	3 087	
		MAA-FIN	Gestión Financiera y del Presupuesto	3 231	3 260	3 410	9 901	
		MAA-HR	Recursos Humanos	3 588	3 863	4 059	11 510	
		MAA-ICT	Tecnología de la información	1 640	1 662	1 669	4 971	
		MAA-ISEC	Servicios de Seguridad	247	66	67	379	
		MAA-RMS	Gestión de Registros	166	166	158	491	
		MAA-WLM	MAA - Gestión de sitio web y biblioteca	23	24	25	73	
	GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN Subtotal			***13 265***	***13 475***	***14 080***	***40 820***	15%
		MAA GB-ACS	Secretaría de la Asamblea y el Consejo	481	471	470	1 422	
		MAA GB-ACS	Apoyo Administrativo para la ANC	447	464	489	1 400	
		MAA GB-COS	Servicios a las Conferencias	1 459	1 410	1 444	4 313	
		MAA GB-ICT	Tecnología de la información	234	237	238	710	
		MAA GB-LPB	Servicios de Idiomas	4 089	4 200	4 315	12 604	
		MAA GB-OSG	Gestión Ejecutiva			784	784	
		MAA GB-RMS	Gestión de Registros	222	222	211	654	
	GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN – ÓRGANOS RECTORES Subtotal			***6 932***	***7 004***	***7 951***	***21 887***	8%
	SUBTOTAL APOYO AL PROGRAMA; MMA; MAA-GB			**39 944**	**41 193**	**44 175**	**125 312**	**46%**
	TOTAL:			**87 594**	**90 244**	**95 264**	**273 103**	100%
	Operacional			86 555	89 554	94 681	270 790	
	Capital			1 039	690	583	2 312	

FINANCIACIÓN DEL PRESUPUESTO PARA 2011, 2012 Y 2013

30. El Presupuesto se financia mediante las Cuotas fijadas a los Estados contratantes, los Ingresos varios, y la Transferencia del superávit del ARGF. Los requisitos adicionales del Presupuesto para el próximo trienio, que no tendrán ningún impacto en las cuotas fijadas a los Estados contratantes, se financian recurriendo a reembolsos del AOSCF, y transferencias de la Cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo. (Véase el **Anexo 4** para más detalles al respecto).

31. Los ingresos varios correspondientes al período 2011-2013 se calculan en 3,96 millones CAD, mientras que el superávit pronosticado para el ARGF es de 14,4 millones CAD. Por lo tanto, la totalidad de recursos requeridos de los Estados contratantes para el trienio 2011-2013 se eleva a $257,5 millones CAD (véase la Tabla 2 más adelante).

32. La tabla que figura a continuación muestra la comparación de las fuentes de financiación del Presupuesto del Programa regular entre los dos trienios.

TABLA 2: PRESUPUESTO PARA 2011-2013 FUENTES DE FONDOS

(en miles de CAD)

	2008	2009	2010	Total 2008-10	2011	2012	2013	Total 2011-13	$ aum.	% aum.
Cuotas fijadas a los Estados	74 184	74 060	79 204	227 448	82 024	84 256	88 727	255 008	27 560	12%
Transferencia del superávit del ARGF	3 851	4 108	4 386	12 345	4 370	4 688	5 082	14 140	1 795	15%
Ingresos varios	1 916	1 917	1 917	5 750	1 200	1 300	1 455	3 955	(1 795)	-31%
	79 951	**80 085**	**85 507**	**245 543**	**87 594**	**90 244**	**95 264**	**273 103**	**27 560**	**11%**

33. Se observará un aumento de 27,5 millones CAD a lo largo de los dos trienios. El presente análisis no permite apreciar que en el trienio 2008-2010 la Secretaría recibió contribuciones voluntarias por unos 25,0 millones CAD que vinieron a sumarse a las cuotas. En el presupuesto actual, estas actividades quedan integradas conforme a las directivas del Consejo.

34. La Transferencia del superávit del ARGF y los Ingresos varios se utilizan para ayudar a financiar el Presupuesto del Programa regular y por lo tanto disminuyen las cantidades fijadas como cuotas a los Estados contratantes. La Transferencia del superávit del ARGF representa la cantidad que el ARGF debe contribuir al Presupuesto del Programa regular. Con base en los resultados financieros de 2008 y 2009, se pronostica que la contribución al Presupuesto del Programa regular para 2011-2013 será un 15% más elevada que en 2008-2010.

35. Los Ingresos varios constan principalmente de ingresos por inversiones, lo cual incluye los ingresos por intereses que se prevé obtener de los fondos de inversiones en el Fondo de capital circulante y de todo otro efectivo disponible para inversiones temporales, en espera de su utilización. El ingreso real percibido por intereses ha disminuido con el transcurso de los años debido a las bajas tasas de interés, por lo cual las previsiones para 2011-2012-2013 se han reducido. Otros ingresos varios incluyen las ganancias por la venta de los Bienes de uso y los Activos intangibles; las ganancias provenientes de la venta de papel reciclado; y otras sumas incidentales recibidas.

CONSECUENCIAS DE LA ADOPCIÓN DE LAS IPSAS PARA LA ELABORACIÓN DEL PRESUPUESTO

INTRODUCCIÓN

36. Las Naciones Unidas y la Junta de Jefes Ejecutivos (JJE) del Sistema de las Naciones Unidas han adoptado las Normas Contables Internacionales para el Sector Público (IPSAS) para su aplicación en forma gradual en las organizaciones de las Naciones Unidas. Las IPSAS son normas contables elaboradas en forma independiente que suponen la adopción del criterio del devengo como base para la registración contable. La OACI está procediendo a la adopción gradual de las IPSAS a lo largo del trienio (2008-2010). Esta iniciativa se notificó a la Asamblea en su 36° período de sesiones.

37. Los presupuestos aprobados de la OACI, incluidos los del Programa regular, ARGF y TCP (TCB-AOSC) se presentan a la Asamblea y, en consecuencia, se ponen en conocimiento público de acuerdo con lo prescripto en las IPSAS. De acuerdo con las IPSAS, los presupuestos deben compararse con los montos reales en los estados financieros. A efectos de permitir una comparación razonable de estos presupuestos con los resultados reales que se registran y presentan por el método del devengo de conformidad con las IPSAS, los presupuestos también se preparan por dicho método a partir de 2011. Esto significa que los presupuestos:

a) siguen el criterio del servicio prestado y el gasto incurrido (método del devengo) en el Presupuesto operacional;

b) incluyen en forma separada, cuando corresponde, un Presupuesto de capital para cubrir los bienes tangibles e intangibles, es decir, las adquisiciones de equipo, vehículos, soportes lógicos, etc. con un valor unitario igual o superior a los 5 000 CAD que se prevé efectuar en el período 2011-2013. En el Anexo 3 se detalla el Presupuesto de capital para el trienio 2011-2013; e

c) incluyen en forma separada los gastos no dinerarios, como las depreciaciones y amortizaciones de bienes de uso, los contratos de arrendamiento financiero, los activos intangibles y aquellos otros activos susceptibles de desvalorización; los bienes que se recibirán sin cargo; las ganancias o pérdidas por disposición de bienes de uso y bienes intangibles (cuando sus valores sean de entidad), y el aumento previsto del pasivo por licencia anual, beneficios por repatriación y seguro de salud post-jubilatorio (ASHI)

38. El párrafo 4.4 del Reglamento financiero dispone que las estimaciones del Presupuesto del Programa regular se dividan conforme correspondan al Programa, Apoyo al Programa o Gestión y Administración. Se trata de idéntica clasificación a la utilizada al presentar el Presupuesto a la aprobación de la Asamblea. Este criterio de clasificación difiere del utilizado en los estados financieros. Allí, las partidas se clasifican en función del concepto del gasto (sueldos, viajes, etc.), mientras que en el presupuesto se clasifican por Objetivo estratégico (seguridad operacional, seguridad de la aviación, etc.). La OACI mantendrá la práctica de presentar la información presupuestada y real según los criterios expuestos en el documento que contiene el presupuesto. Sin embargo, a partir del ejercicio económico de 2010 la OACI remplazará el Estado de las consignaciones por un Estado de variación de las consignaciones, que se incluirá en los estados financieros anuales con una nota donde se explicarán las diferencias por cantidades importantes entre las consignaciones originales y finales y los montos reales. Si fuera necesario, en los estados financieros se presentarán también otros presupuestos aprobados y a disposición del público a los fines de la comparación con los montos reales, conforme se dispone en las IPSAS.

PARTIDAS NO MONETARIAS MÁS IMPORTANTES INCLUIDAS EN LOS PRESUPUESTOS

39. Los aumentos más importantes en los gastos que se prevén para 2011 a 2013 y que deben justificarse en cumplimiento de las IPSAS corresponden a los beneficios al personal por a) prestaciones de seguro de salud post-jubilatorio (ASHI), beneficio que actualmente adquieren los empleados en servicio y algunos jubilados admisibles durante los años de servicio; b) licencia anual que debe liquidarse al empleado antes o al momento de cese del servicio; y c) beneficios por repatriación, que corresponde abonar a los empleados contratados internacional-mente al cese del servicio. La depreciación de bienes tangibles y la amortización de bienes intangibles constituye también un gasto no monetario.

a) Sobre la base de la valuación actuarial realizada en 2010, los costos por seguro de salud post-jubilatorio durante el trienio se estiman en 5,0 millones CAD a 5,6 millones CAD anuales; se prevé que los costos por licencia anual aumenten en 0,5 millones CAD y los beneficios por repatriación en 0,8 millones CAD anualmente durante el trienio. Respecto a las posibles fuentes de financiación de estas obligaciones, la Secretaría continuará analizando la marcha de los acontecimientos en el marco del Sistema de las Naciones Unidas e informará al Consejo.

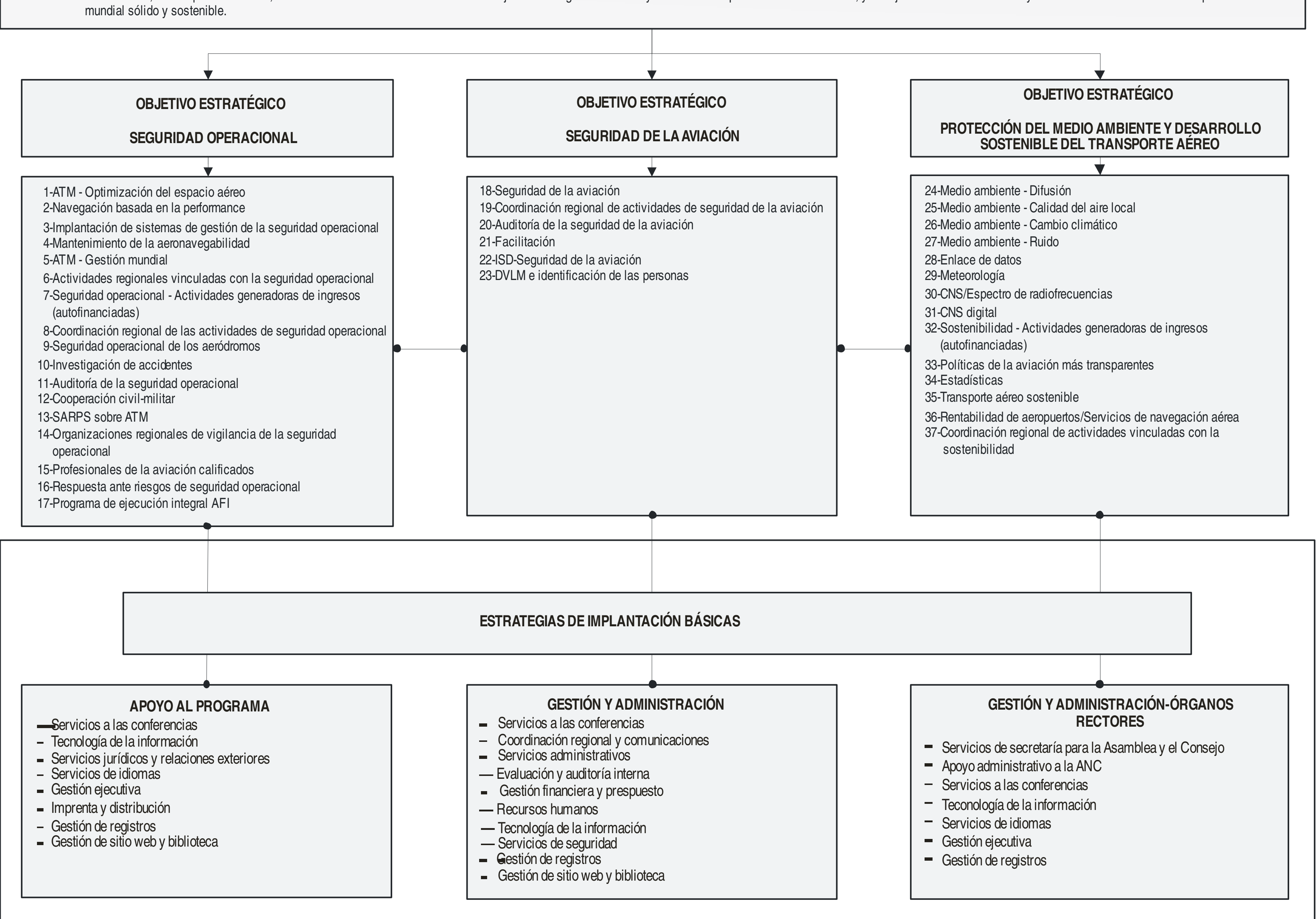
b) las IPSAS disponen además que los bienes tangibles e intangibles de la Organización se reflejen en las cuentas. En términos contables, esto supone que las adquisiciones de bienes (tangibles o intangibles)

ya no pueden registrarse como gastos. En términos presupuestarios, no deja de requerirse contar con los fondos para adquirir un bien, por más que el gasto se distribuya a lo largo de varios años en los estados financieros (lo que se denomina depreciación). En el período 2011-2013, los gastos incluirán las depreciaciones de bienes de uso, los arrendamientos financieros y los activos intangibles. Se estima que el monto de las depreciaciones y amortizaciones será de 1,3 millones CAD.[1] para el trienio. La depreciación y la amortización no suponen erogación de fondos, puesto que los bienes capitalizados sobre los que se calcula la depreciación o amortización ya fueron financiados al momento de la adquisición.

40. Los mencionados gastos no monetarios, que no requieren de financiación en los Presupuestos para 2011-2013, se incluyen en este documento como estimaciones adicionales a los presupuestos preparados, para la información y consideración de la Asamblea.

[1] Este monto comprende la depreciación de todos los bienes de propiedad de la OACI sin importar el origen de los fondos que financiaron su adquisición.

MARCO ESTRATÉGICO DE LA OACI



(Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco)

DESCRIPCIÓN DE LOS PROGRAMAS

POR

OBJETIVO ESTRATÉGICO

(Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco)

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 1 ATM – Optimización del espacio aéreo

Objetivo: *Elaborar normas de seguridad para la separación reducida entre aeronaves a fin de optimizar el espacio aéreo mundial y reducir las emisiones y los gases de efecto invernadero (GEI)*

Resultado previsto:

- Reducción de las mínimas de separación entre aeronaves en todo el espacio aéreo
  - ➢ PANS-ATM – 2012; Anexo 10 – 2013
- Aplicación armonizada de las nuevas técnicas de vigilancia, incluida la ADS-B
  - ➢ Anexo 10 – 2012; Textos de orientación sobre ensayos en vuelo y evaluación de la seguridad operacional – 2011
- Mejores criterios de separación por estela turbulenta
  - ➢ PANS-ATM – 2012
- Estructura optimizada de rutas ATS en el espacio aéreo de terminal y en ruta.
  - ➢ Tres reuniones de desarrollo de la red de rutas ATS – 2013

Proyectos/Actividades:

1.	Armonizar la utilización y el intercambio de datos sobre vigilancia de RVSM entre RMA.	2.	Introducción de una separación de por estela turbulenta de 2,5 NM en tramo final hasta 20 millas del extremo de la pista.
3.	Introducción de tecnologías MLAT y ADS-B para las mínimas de separación de 3 NM actualmente en aplicación.	4.	Introducción de separación mínima por distancia longitudinal en NAT.
5.	Introducción de separación por distancia longitudinal mediante GNSS en el espacio aéreo oceánico.	6.	Examinar la viabilidad de la separación reducida en espacio aéreo oceánico con el uso de ADS-B (sistema de vigilancia a bordo)
7.	Mejores criterios de separación por estela turbulenta en apoyo de la gestión de conflictos.	8.	Responder las consultas de los Estados, las Oficinas regionales, las organizaciones internacionales y otras fuentes externas/internas sobre temas de ATM.
9.	Asumir funciones de secretaría para las reuniones de alto nivel sobre el medio ambiente.	10.	Implantar la RVSM en Eurasia (Federación de Rusia, Mongolia y otros Estados).
11.	Introducir el uso de la información de vuelo y afluencia para la implantación del entorno de colaboración.		

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
634	651	684	1 969

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 2 Navegación basada en la performance (PBN)

Objetivo: *Elaborar SARPS y textos de orientación en colaboración con la industria dirigidos a reducir los índices de accidentes en las maniobras de aproximación y aterrizaje, optimizar el espacio aéreo mundial y reducir las emisiones y los gases de efecto invernadero*

Resultado previsto:

- Implantación mundial de la PBN
  - PANS-OPS – 2012; Anexo 4 – 2011
- Implantación mundial de las aproximaciones con guía vertical
  - PANS-OPS – 2012
- Introducción del nuevo plan de vuelo OACI para aprovechar al máximo la capacidad de la aeronave
  - PANS-ATM – 2012
- Aumento de la eficiencia en las operaciones en el espacio aéreo de terminal
  - PANS-ATM y textos de orientación para las operaciones en terminal – 2011

Proyectos/Actividades:

1. Elaboración de requisitos para procedimientos de vuelo, base de datos de NAV y trazado de ruta (IFPP).	2. Elaboración y mantenimiento de especificaciones para la navegación basada en la performance (PBN SG)
3. Diseño de nuevo sistema de clasificación de las aproximaciones (PBNSG)	4. Coordinación y apoyo para las actividades regionales de planificación e implantación de la PBN.
5. Capacitación en PBN (gestión, espacio aéreo, Operaciones en descenso continuo (CDO), aprobación de operaciones, procedimientos de vuelo)	6. Equipo especial mundial sobre PBN (promoción, equipos de intervención rápida)
7. Establecimiento y apoyo de Oficinas regionales de procedimientos de vuelo.	8. Medición de la eficacia de las iniciativas de implantación de la PBN.
9. Vigilar el avance en la implantación de la PBN.	

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
593	611	644	1 848

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 3 Implantación de la gestión de la seguridad operacional

Objetivo: *Elaborar programas, SARPS, textos de orientación para apoyar la implantación de los programas de seguridad operacional de los Estados que pasan de medidas de reacción a medias activas en el mundo entero; proporcionar capacitación a entidades regionales y estatales.*

Resultado previsto:

- Implantación armonizada de sistemas de gestión de la seguridad operacional (cursos de capacitación de amplio alcance)
- Diseño y aplicación en todas las regiones de la OACI de una metodología de planificación y seguimiento de la seguridad operacional
  - Establecimiento de Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG) – 2011; seminarios prácticos sobre el Plan mundial de seguridad operacional de la aviación (GASP)
- Mejoras en la recopilación, disponibilidad y análisis de los datos
  - Organización de seminarios prácticos – 2011

Proyectos/Actividades:

1. Ejecución del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) e implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)	2. Introducción del Proceso ICAO de gestión interna de la seguridad operacional (ISMP).
3. Analizar los datos para informar los indicadores de alto nivel (HLI) acordados a la ANC.	4. Revisar el GASP y la Hoja de ruta.
5. Ejecución y marco de desempeño del GASP y la Hoja de ruta.	6. Diseño y aplicación en todas las regiones de la OACI de una metodología de planificación y seguimiento de la seguridad operacional.
7. Organizar seminarios prácticos dirigidos a concientizar a los Estados africanos sobre la importancia de la recopilación y el análisis de datos.	8. Elaboración de evaluaciones para medir las repercusiones de los nuevos SARPS y PANS.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de dólares CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
1 650	1 616	1 698	4 964

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 4 Mantenimiento de la aeronavegabilidad

Objetivo: *Elaborar SARPS para ayudar a los Estados en la reglamentación de los requisitos de mantenimiento de aeronaves para reducir las probabilidades de accidentes de aviación*

Resultado previsto:

- Reforzar los medios propios de los Estados para el mantenimiento de la aeronavegabilidad – Armonizar la terminología de aeronavegabilidad y reestructurar el Anexo 8
  - ➢ Anexos 6 y 8 -- 2011 (AIRP, seminarios prácticos)
- Eliminación gradual del halón como agente para la extinción de incendios en aeronaves civiles
  - ➢ Anexos 6 y 8 -- 2012; Textos de orientación -- 2011
- Llevar un registro internacional de certificados de explotador aéreo (AOC)
  - ➢ Primera versión – 2011

Proyectos/Actividades:

1. Armonizar la terminología de aeronavegabilidad y restructurar el Anexo 8.	2. Eliminación gradual del halón como agente para la extinción de incendios en aeronaves civiles.
3. Actualizar los textos de orientación sobre temas de aeronavegabilidad para facilitar su lectura en aquellos Estados que cuenten con escasos medios para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.	4. Actualizar el Anexo 8 para reflejar la actualidad en el campo de las operaciones.
5. Mantener el sistema internacional de información sobre aeronaves de la OACI.	6. Responder las consultas de los Estados, las Oficinas regionales, las organizaciones internacionales y otras fuentes externas/internas sobre temas de aeronavegabilidad.
7. Atender a las quejas de los Estados y los diferendos por cuestiones vinculadas con la aeronavegabilidad. Coordinar las respuestas/posturas a tomar con otras Direcciones, en su caso, y mantener informado al Presidente/RK.	

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
558	582	613	1 753

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 5 ATM – Gestión mundial

Objetivo: *Posibilitar la gestión mundial en tiempo real de la navegación aérea mediante el diseño y puesta en práctica de un plan de navegación aérea regional digital (eANP) y otros instrumentos, incluida la notificación electrónica de diferencias (EFOD)*

Resultado previsto:

- Disponibilidad en formato digital de todos los ANP
  - En CD-ROM (2011)
  - Sistema basado en SIG disponible en línea (2012)
- Administrar un sistema electrónico de notificación y publicación de diferencias (EFOD)
  - EFOD en funcionamiento – 2013

Proyectos/Actividades:

1. Diseñar un conjunto de Instrumentos de seguridad operacional que permitan a los Estados administrar el proceso de elaboración y cumplimiento de los SARPS, incluida la notificación electrónica de diferencias y facilitación a pedido de los suplementos de los Anexos.
2. Desarrollo de una caja de herramientas electrónicas que ayuden a los Estados y los PIRG en las actividades de planificación de la navegación aérea.
3. Diseñar un conjunto de instrumentos de seguridad operacional que permitan a los Estados recopilar y compartir los datos de las aeronaves que intervengan regularmente en las operaciones de aviación internacional.
4. Colaborar en la aplicación del Plan mundial de navegación aérea (GANP) – Marco de desempeño para los sistemas de navegación aérea.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
260	266	275	801

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 6 Actividades regionales vinculadas con la seguridad operacional

Objetivo: *Actividades técnicas (personal de seguridad de vuelo, gestión del tránsito aéreo, aeródromos, comunicación, navegación y vigilancia y meteorología)*

Resultado previsto:
- Reforzar los programas de trabajo para la seguridad operacional regional
  - Seminarios teóricos y prácticos sobre aspectos técnicos en todas las regiones
  - Apoyo técnico para los grupos regionales y subregionales

Proyectos/Actividades:

1. Introducir mejoras en los requisitos y textos de orientación para el alistamiento contra pandemias.
2. Adopción en los Estados de los planes de alistamiento para pandemias.
3. Planificación y capacitación en procedimientos para casos de pandemias y otras emergencias de salud pública dirigida a los ANSP y explotadores de aeródromos.
4. Iniciativas para multiplicar la participación en el Arreglo de Cooperación para Prevenir la Propagación de Enfermedades Transmisibles mediante los Viajes Aéreos (CAPSCA)
5. Reunión del Comité Directivo del CAPSCA y reunión del Equipo Regional de Medicina Aeronáutica (una vez al año en cada región del CAPSCA.
6. Refuerzo de la capacidad y medios de búsqueda y salvamento.
7. Brindar apoyo técnico a los COSCAP y para el programa ACIP.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
424	436	458	1 317

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 7 Seguridad operacional -- Actividades generadoras de ingresos (autofinanciadas)
Objetivo: *Propiedad intelectual: reinversión de los ingresos que genera el capital intelectual en navegación aérea*
Resultado previsto:
- Generación de aproximadamente $12 millones (durante el trienio)

Proyectos/Actividades:

1. ICARD (códigos de identificación de 5 letras, designadores de rutas, diseño de rutas, códigos únicos para instalaciones).	2. Publicar el Doc 8585 – Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos cada tres meses (enero/abril/julio/octubre).
3. Actualizar cada año (en junio) el Doc 7383 – Servicios de información aeronáutica suministrados por los Estados.	4. Doc 8585 – Base de datos.
5. Participar en el Grupo de trabajo conjunto OACI/OMI.	6. Actualizar el Manual IAMSAR.
7. Elaborar disposiciones sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea para 2011/2012.	8. Elaborar disposiciones sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea para 2013/2014.
9. Elaborar disposiciones sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea para 2015/2016.	10. Elaborar disposiciones sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea para 2017/2018.
11. Elaborar disposiciones sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea para 2019/2020.	12. Diseñar ayudas y difundir información sobre mercancías peligrosas.
13. Análisis/elaboración/aplicación de una base de datos de incidentes/accidentes con mercancías peligrosas, seguido del análisis permanente de los datos.	14. Diseño de cursos especializados sobre mercancías peligrosas (sustancias infecciosas y radiactivas, etc.) y dictar los cursos en las regiones con periodicidad bianual.
15. Análisis/elaboración/aplicación de información sobre mercancías peligrosas (Docs 9284, Suplemento del Doc 9284, 9481 y documentos de instrucción) en XML.	16. Examinar las propuestas de enmienda del Doc 7030 (Procedimientos suplementarios regionales) y de los Planes de navegación aérea que se reciben en la Sección ATM y disponer lo necesario para su aprobación.
17. Elaborar y/o hacer presentaciones sobre temas vinculados a ATM/SAR en foros, conferencias, seminarios teóricos, seminarios prácticos y cursos en representación de la OACI.	18. Revisar las publicaciones de información aeronáutica en busca de diferencias con los Anexos 1, 6 y 8.
19. Brindar respaldo administrativo para las enmiendas de los PANS-OPS en cuanto se relacionen con la Navegación basada en la performance.	20. Brindar respaldo administrativo para las enmiendas del Anexo 16 y los textos de orientación conexos.
21. Responder las consultas de los Estados, las Oficinas regionales, las organizaciones internacionales y otras fuentes externas/internas sobre temas vinculados con SAR.	22. Responder las consultas de los Estados, las Oficinas regionales, las organizaciones internacionales y otras fuentes externas/internas sobre temas vinculados con las mercancías peligrosas.
23. Mantenimiento de los documentos de ATM.	24. Mantenimiento de los documentos de AGA.
25. Mantenimiento de los documentos de OPS.	26. Mantenimiento de los documentos de CNS.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
2 453	2 519	2 649	7 620

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 8 Coordinación regional de las actividades relacionadas con la sostenibilidad

Objetivo: *Coordinación efectiva y eficiente y facilitación de la labor de las Oficinas regionales en los temas vinculados con la seguridad de la aviación*

Resultado previsto:
- Mejora de las operaciones de las Oficinas regionales, que redundará en la prestación de mejores servicios a los Estados

Proyectos/Actividades:

1. Brindar apoyo para la corrección de las malas condiciones de ATS que se denuncien, en especial respecto al espacio aéreo.
2. Mantener el punto de ingreso único en la Sede.
3. Aumentar la eficiencia y responsabilidad de las Oficinas regionales.
4. Realizar seminarios teóricos y prácticos.

Recursos estimados, 2011-2012-2013			
(en miles de CAD)			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
637	662	692	1 991

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 9 Seguridad operacional de aeródromos

Objetivo: *Poner en práctica SARPS y textos de orientación sobre diseño y operaciones que permitan lograr óptimas condiciones de seguridad operacional en los aeródromos*

Resultado previsto:

- Diseño optimizado de aeródromos y mejora de las operaciones
  - ➢ Anexo 14, Volumen I – 2015
- Códigos de referencia actualizados en previsión del ingreso de nuevos tipos de aeronaves
  - ➢ Anexo 14, Volumen I – 2015; Textos de orientación – 2016
- Terminología normalizada en las calles de rodaje para ayudar a reducir las incursiones en pista
  - ➢ Anexo 14, Volumen I – 2015
- Reducción de las excursiones de pista mediante la evaluación del estado de la carpeta asfáltica y notificación de las condiciones de rozamiento
  - ➢ SARPS sobre la evaluación del estado de la carpeta asfáltica y notificación de las condiciones de rozamiento – 2012
- Implantación de sistema avanzado de guía para movimientos en superficie en apoyo de las operaciones en todo tiempo
  - ➢ Disponibilidad de textos de orientación para la certificación de aeródromos – 2012

Proyectos/Actividades:

1. Efectiva aplicación de tecnología LED en las ayudas visuales para la navegación.	2. Normalización de los sistemas de marcación e iluminación de obstáculos fuera de las superficies de limitación de obstáculos.
3. Revisión integral del Anexo 14, Volumen I Capítulo 3, sobre las características físicas para todos los códigos de referencia de aeródromos.	4. Normalización de la terminología de las calles de rodaje para ayudar a reducir las incursiones en pista.
5. Provisión de zona de seguridad en extremo de pista (RESA) y otras medidas de atenuación conexas.	6. Reducción de las excursiones de pista mediante la evaluación del estado de la carpeta asfáltica y notificación de las condiciones de rozamiento.
7. Elaboración y aplicación de PANS-Aeródromos.	8. Diseño de ayudas visuales para A-SMGCS y para la prevención de las incursiones en pista, incluida la revisión integral de la compatibilidad de la línea de detención y con otros elementos de marcación, iluminación y señalización en RHPs
9. Reducción de las incursiones en pista mediante el aporte de la tecnología.	10. Textos de orientación para la certificación de aeródromos.
11. Refuerzo de la capacidad de respuesta ante emergencias y RFF de los aeródromos.	12. Aumento de la seguridad operacional y eficiencia de los helipuertos.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
541	558	584	1 683

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 10 Investigación de accidentes

Objetivo: *Asegurar la investigación eficaz de accidentes e incidentes de aviación y el seguimiento de recomendaciones, actualizando o enmendando SARPS y textos de orientación*

Resultado previsto:

- Apoyar la prevención y asegurar la efectiva investigación de accidentes e incidentes en los que participen aeronaves
- Mejora en la evaluación de los datos de los registradores de vuelo para ayudar en las investigaciones
  - ➢ Anexo 6, Partes I, II y III – 2011
- Introducción de sistemas ligeros de registro de datos, búsqueda y recuperación de los registradores de vuelo
  - ➢ Nuevos SARPS en el Anexo 6 -– 2011
- Cumplimiento de las recomendaciones de seguridad operacional que tienen repercusiones a nivel mundial
  - ➢ Textos de orientación sobre definiciones – 2010; Recomendaciones de seguridad operacional en el sitio web de la OACI – 2013

Proyectos/Actividades:

1. Evaluación del uso de dispositivos de captura de imágenes en el puesto de pilotaje.	2. Evaluación de los datos de los registradores de vuelo para las investigaciones.
3. Introducción de sistemas ligeros de registro de datos, búsqueda y recuperación de los registradores de vuelo.	4. Intercambio de información de seguridad operacional en los informes definitivos.
5. Recomendaciones de seguridad operacional (SR) dirigidas a la OACI.	6. Elaborar y revisar la documentación sobre metodología de investigación.
7. Cumplir las recomendaciones de seguridad operacional que tienen repercusiones a nivel mundial.	8. Puesta en marcha de sistemas regionales de investigación de accidentes e incidentes.
9. Elaboración de lineamientos para el tratamiento en los Estados de las recomendaciones de seguridad operacional.	10. Asistencia entre Estados para las investigaciones.
11. Estudiar soluciones que permitan aumentar las posibilidades de contar con los datos de los registradores de vuelo para las investigaciones.	12. Asistir a los Estados en la aplicación de las disposiciones del Anexo 13.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
415	429	451	1 295

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 11 Auditoría de la seguridad operacional

Objetivo: *Adoptar un enfoque de supervisión continua con actividades de apoyo que permitan determinar la capacidad de los Estados para ejercer la vigilancia de la seguridad operacional y promover la corrección de las deficiencias detectadas*

Resultado previsto:

- Reforzar la capacidad de los Estados para ejercer la vigilancia de la seguridad operacional detectando las deficiencias y alentando a los Estados a subsanarlas (2013)
- Ejecutar estrategias de intervención en el marco del enfoque de supervisión continua (CMA) para detectar las deficiencias y vigilar el grado de vigilancia que pueden ejercer los Estados (2011 en adelante)
- Detectar los problemas graves de seguridad operacional (SSC) que surjan como resultado de las estrategias de intervención CMA y tomar las medidas del caso (2011 en adelante)

Proyectos/Actividades:

1. Ejecutar estrategias de intervención en el marco del enfoque de supervisión continua (CMA) para detectar las deficiencias y vigilar el grado de vigilancia que pueden ejercer los Estados.
2. Utilizar misiones OACI de validación coordinada (ICVM) para confirmar los avances que registren los Estados.
3. Detectar los problemas graves de seguridad operacional (SSC) que surjan como resultado de las estrategias de intervención CMA y tomar las medidas del caso.
4. Diseñar y mantener un sistema de notificación en línea y gestión de datos de CMA.
5. Administrar las herramientas de capacitación por computadora (CBT) sobre estrategias de intervención CMA y ofrecer capacitación sobre CMA para los auditores de la OACI, incluidos los de las Oficinas regionales.
6. Concertar acuerdos bilaterales y multilaterales entre la OACI y otras organizaciones internacionales para el intercambio y reconocimiento de los datos de seguridad operacional como parte del CMA.
7. Impulsar la cooperación y participación constante de los Estados miembros en las actividades de CMA en el marco del USOAP a través de seminarios teóricos y prácticos y la participación en foros internacionales.
8. Vigilar los resultados de las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional bajo el enfoque CMA y elaborar análisis regulares y en respuesta a las decisiones del Consejo para uso de los órganos de representación de la OACI, la Secretaría y las demás organizaciones internacionales.
9. Preservar la confianza del público y de los Estados miembros en los resultados de los programas mediante la fiel adhesión a sus principios y la aplicación uniforme y constante de una metodología y criterios objetivos al realizar intervenciones bajo el enfoque CMA.
10. Misiones USOAP.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
3 670	3 861	4 304	11 835

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 12 Cooperación civil-militar

Objetivo: *Elaborar textos de orientación para las autoridades de la aviación para la optimización del uso del espacio aéreo mundial y la reducción de emisiones y gases de efecto de invernadero.*

Resultado previsto:

- Facilitación de la cooperación entre autoridades aeronáuticas civiles y militares (mediante seminarios teóricos y prácticos)
  - Analizar los resultados del Foro sobre la Gestión del Tránsito Aéreo Mundial en lo relativo a la cooperación civil-militar (2012)
  - Textos de orientación sobre la cooperación civil-militar (2011)

Proyectos/Actividades:

1. Analizar los resultados del Foro sobre la Gestión del Tránsito Aéreo Mundial en lo relativo a la cooperación civil-militar.
2. Textos de orientación sobre la cooperación civil-militar.

Recursos estimados 2011-2012-2013 (en miles de CAD)			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
134	137	142	412

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 13 SARPS sobre ATM

Objetivo: *Elaborar en colaboración con la industria aeronáutica SARPS y textos de orientación para los Estados donde se introduzca el concepto de gestión de la afluencia del tráfico aéreo mundial y de proceso colaborativo para la toma de decisiones*

Resultado previsto:

- Facilitar la adopción del concepto de gestión de la afluencia del tráfico aéreo mundial y de proceso colaborativo para la toma de decisiones, lo que llevará a un mejor equilibrio entre la capacidad y la demanda
  - ➢ Textos de orientación sobre la gestión de la afluencia del tráfico aéreo (ATFM) – 2011 (seminarios teóricos)

Proyectos/Actividades:

1. Mejorar el equilibrio entre la capacidad y la demanda a través de la gestión de la afluencia del tráfico aéreo mundial.	2. Introducir en la práctica el concepto del proceso colaborativo para la toma de decisiones.
3. Introducir el concepto de gestión de la prestación de servicios.	4. Poner en práctica un proceso de recopilación anual de datos de FIR/UIR para la medición y análisis integral de la eficiencia.
5. Textos de orientación sobre la gestión de la afluencia del tránsito aéreo.	6. Introducir el uso de información de vuelo y afluencia para el entorno cooperativo.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
15	15	15	45

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 14 Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional

Objetivo: *Elaborar y revisar los textos de orientación para que los Estados que cuenten con recursos limitados puedan mantener niveles aceptables de vigilancia de la seguridad operacional, y apoyar su implantación*

Resultado previsto:

- Asistencia coordinada y directa a los Estados para el fortalecimiento de sus medios de vigilancia de la seguridad operacional
- Arreglos y asociaciones de cooperación que permitan conectar a los donantes con los proyectos
- Asistencia coordinada a las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional
- Instrucción coordinada para los inspectores a través de los centros de instrucción de GSI reconocidos por la OACI

Proyectos/Actividades:

1. Diseñar un Plan estratégico OACI de acción para la cooperación regional.	2. Facilitar el establecimiento de sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, tales como los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO), y coordinar la asistencia para los mismos.
3. Impulsar y mantener arreglos y asociaciones de cooperación en apoyo de las agrupaciones regionales.	4. Revisar y actualizar el Doc 9734, Parte B, Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional.
5. Coordinar e impulsar la oferta de instrucción para inspectores a través de la red de centros de instrucción de GSI reconocidos por la OACI.	6. Proporcionar el apoyo de la OACI para que los Estados puedan subsanar las deficiencias en la vigilancia de la seguridad operacional.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
671	692	728	2 091

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 15 Profesionales de aviación calificados

Objetivo: *Trabajando a través de un equipo especial con la industria, elaborar y lanzar un programa mundial dirigido a asegurar la oferta necesaria de profesionales para cubrir la demanda futura*

Resultado previsto:

- Ejecución de programas puntuales para la adecuada formación de profesionales de la aviación en número suficiente para atender a la demanda futura
- Introducción del concepto de las competencias como base para la formación y la evaluación – 2010
- Aumento de la seguridad operacional, la calidad y la capacidad de formación de tripulaciones de vuelo
  - ➢ Textos de orientación – 2011
- Capacitación armonizada para los médicos examinadores designados (DME)
  - ➢ Evaluación de los cursos de formación de DME – 2013

Proyectos/Actividades:

1. Detectar las barreras reglamentarias innecesarias que obstaculizan los procesos de formación.
2. Introducción del concepto de las competencias como base para la formación y la evaluación.
3. Aumento de la seguridad operacional, la calidad y la capacidad de formación de tripulaciones de vuelo.
4. Armonizar y aumentar la capacidad de formación y el enfoque de la formación; reconocimiento de la acreditación de las instituciones de capacitación.
5. Competencias de los titulares de licencias MPL.
6. Formación armonizada para los médicos examinadores designados (DME)
7. Puesta en práctica de un proceso de recopilación anual de datos sobre titulares de licencias de aviación civil y sobre las capacidades de formación.
8. Colaborar en la tarea del equipo especial sobre la Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP).

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
36	38	40	114

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 16 Respuesta ante riesgos de seguridad operacional

Objetivo: *Elaborar y publicar SARPS y textos de orientación y procedimientos para hacer frente a sucesos que encierren un riesgo inmediato y grave a la seguridad operacional de la aviación*

Resultado previsto:

- Aumento de la seguridad operacional de los helicópteros que intervienen en operaciones de emergencia sanitaria (EMS)
  - Anexo 6 – 2012
- Aplicación armonizada y rápida de los requisitos de competencia lingüística
  - Textos de orientación – 2011
- Revisión de los requisitos de aptitud física que se aplican a los titulares y solicitantes de licencias
  - Seminarios teóricos y conferencias regionales – 2013
- Puesta en marcha del sistema electrónico de notificación y publicación de diferencias (EFOD)
  - Introducción gradual del EFOD – 2011
- Nuevos SARPS y textos de orientación sobre el transporte de combustibles que traten las cuestiones de seguridad operacional y permitan elevar el rendimiento energético
  - Anexo 6, Parte I – 2011
- Nuevas medidas para EDTO que abarquen aviones con más de dos turbomotores e integren requisitos de protección contra incendios.
  - Anexo 6 y textos de orientación conexos – 2011
- Fortalecimiento de la seguridad operacional con la introducción de un enfoque de gestión de la fatiga de los pilotos basado en los riesgos para uso de los Estados y la industria
  - Anexo 6 y textos de orientación conexos – 2011
- Fortalecer la seguridad operacional mediante la reducción del uso indebido de los pabellones de conveniencia.
  - Diseñar y poner en práctica un sistema internacional de información sobre aeronaves – 2011
- Puesta en práctica de un proceso de recopilación anual de datos sobre accidentes e incidentes graves de aeronaves
  - Recopilación de datos – 2011

Proyectos/Actividades:

1. Aumentar la seguridad operacional de los helicópteros que intervienen en operaciones de emergencia sanitaria (EMS).	2. Aplicar los requisitos de competencia lingüística.
3. Revisar los requisitos de aptitud física que se aplican a los titulares y solicitantes de licencias.	4. Diseñar y poner en marcha un sistema electrónico de notificación y publicación de diferencias (EFOD).
5. Elaborar nuevos SARPS y textos de orientación sobre el transporte de combustibles que traten las cuestiones de seguridad operacional y permitan elevar el rendimiento energético.	6. Nuevas medidas para las operaciones tipo EDTO que abarquen aviones con más de dos turbomotores e integren requisitos de protección contra incendios.
7. Fortalecer la seguridad operacional con la introducción de un enfoque de gestión de la fatiga de los pilotos basado en los riesgos para uso de los Estados y la industria.	8. Fortalecer la seguridad operacional mediante la reducción del uso indebido de los pabellones de conveniencia.
9. Puesta en práctica de un proceso de recopilación anual de datos sobre accidentes e incidentes graves de aeronaves.	10. Colaborar con el Grupo Asesor Técnico de las Naciones Unidas sobre la Aviación (División de las Operaciones de Mantenimiento de la Paz y Programa Mundial de Alimentos).

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

11. Examinar los SARPS y textos de orientación para tender a que los servicios de búsqueda y salvamento se presten en forma más oportuna y eficaz.

12. Atender a las quejas de los Estados y los diferendos por cuestiones vinculadas con las operaciones y el otorgamiento de licencias al personal, tanto las quejas y diferendos en general como las cuestiones más delicadas. Coordinar las respuestas/posturas a tomar con otras Direcciones, en su caso, y mantener informado al Presidente/RK.

13. Participar en el Grupo de la Industria para una Estrategia de la Seguridad Operacional.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
309	231	243	783

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: Seguridad operacional

Programa núm. 17 Programa de Ejecución Integral AFI (ACIP)
Objetivo: *Coordinar las actividades, iniciativas y estrategias de ejecución del Plan Regional de Ejecución Integral para la Seguridad Operacional en África*
Resultado previsto: Fortalecimiento de la seguridad operacional de la aviación africana

Proyectos/Actividades:

1. Llevar a la práctica las actividades del ACIP definidas por el Consejo y aprobadas por la Asamblea (Plan AFI).	2. Fortalecer la seguridad operacional de la aviación africana.
3. Atender a las deficiencias de la aviación africana.	4. Reforzar el liderazgo y gestionar sólidamente el Programa en África, lo que ayudará a fomentar la autonomía responsable en las regiones.
5. Diseñar modalidades de ejecución en la Región AFI.	6. Realizar seminarios teóricos y prácticos.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**

*Los recursos para este programa se indican en la *sección de Oficinas regionales*, en las páginas dedicadas a las Oficinas de Dakar y Nairobi y en el Anexo 4.

OBJETIVO ESTRATÉGICO B: Seguridad de la aviación

Programa núm. 18 Seguridad de la aviación

Objetivo: *Elaborar contramedidas prácticas y textos de orientación para responder eficazmente a las amenazas nuevas o conocidas que se ciernan sobre la aviación civil*

Resultado previsto: Aumentar el grado de aplicación de las contramedidas dirigidas a hacer frente a las amenazas nuevas emergentes contra la aviación civil

Proyectos/Actividades:

1. Ponderar y analizar las amenazas conocidas y probables contra la aviación civil con la asistencia del Grupo de Trabajo AVSEC - Anexo 17.
2. Diseñar contramedidas prácticas para hacer frente a las amenazas nuevas emergentes contra la aviación civil adoptando un enfoque de gestión basada en los riesgos.
3. Actualizar los SARPS del Anexo 17 (Enmienda 13) para asegurar que las medidas AVSEC mantengan vigencia.
4. Promover la aplicación armonizada de los SARPS y la adopción de procesos y conceptos de seguridad de la aviación efectivos.
5. Diseñar una estrategia para asistir a los Estados contratantes y la industria en la introducción de medidas innovadoras de seguridad, incluida la tecnología de avanzada.
6. Recopilar, analizar y actualizar la base de datos que recoge los informes de actos de interferencia ilícita con la aviación civil.
7. Responder las solicitudes de información y orientación de los Estados y la industria sobre temas de seguridad de la aviación.
8. Organizar y colaborar en la realización de simposios y seminarios teóricos y prácticos sobre temas de seguridad de la aviación, facilitación y DVLM.
9. Mantener los SARPS del Anexo 17 al corriente de las necesidades actuales de los Estados.
10. Seguir de cerca la aplicación del Anexo 17.
11. Brindar asistencia especializada y asesoramiento sobre temas de AVSEC al Consejo, UIC, ATC y las distintas entidades que conforman la Secretaría, así como a otras entidades externas.
12. Con la colaboración de los grupos de trabajo AVSEC, refinar la aplicación de los principios que tratan de la influencia del factor humano en la seguridad de la aviación (Doc 9808), en aras de asegurar la efectiva aplicación de las medidas y normas.
13. Asumir la coordinación de distintas iniciativas de investigación y desarrollo vinculadas con la seguridad de la aviación que están en marcha en el mundo, con la colaboración del Grupo de Trabajo AVSEC.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
1 543	1 610	1 671	4 824

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO B: Seguridad de la aviación

Programa núm. 19 Coordinación regional de las actividades vinculadas con la seguridad de la aviación

Objetivo: *Coordinación efectiva y eficiente y facilitación de la labor de las Oficinas regionales en los temas vinculados con la seguridad de la aviación*

Resultado previsto: Mejora de las operaciones de las Oficinas regionales, que redundará en la prestación de mejores servicios a los Estados

Proyectos/Actividades:

1. Ejercer el liderazgo en materia de seguridad de la aviación a través de las Oficinas regionales.
2. Diseñar mecanismos oficiales de supervisión para asegurar la ejecución o aplicación.
3. Determinar el grado de aplicación de los elementos críticos de un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad de la aviación.
4. Realizar seminarios teóricos y prácticos.
5. Mantener el punto de ingreso único en la Sede.
6. Aumentar la eficiencia y responsabilidad de las Oficinas regionales.

Recursos estimados, 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
382	397	415	1 195

OBJETIVO ESTRATÉGICO B: Seguridad de la aviación

Programa núm. 20 Auditoría de la seguridad de la aviación

Objetivo: *Fortalecer la seguridad de la aviación civil a nivel mundial a través de las auditorías de seguridad de la aviación y actividades de apoyo que permitan determinar la capacidad de los Estados para ejercer la vigilancia de la seguridad de la aviación y promover la corrección de las deficiencias detectadas*

Resultado previsto: Incrementar el grado de aplicación de los elementos críticos de un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad de la aviación

Proyectos/Actividades:

1. Determinar el grado de aplicación de los elementos críticos de un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad de la aviación y detectar las deficiencias en la aplicación del Anexo 17 y las disposiciones sobre seguridad de la aviación del Anexo 9.
2. Verificar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados mediante Misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM).
3. Tomar las medidas correspondientes al detectarse problemas graves de seguridad de la aviación (SSC) como resultado de las auditorías de seguridad de la aviación e ICVM.
4. Vigilar los resultados de las auditorías de la seguridad de la aviación y elaborar análisis regulares y en respuesta a las decisiones del Consejo para uso de los órganos de representación de la OACI, la Secretaría y las demás organizaciones internacionales.
5. Impulsar la cooperación y participación constante de los Estados miembros en las actividades del USAP a través de seminarios teóricos y prácticos y la participación en foros internacionales.
6. Preservar la confianza en los resultados de los programas mediante la fiel adhesión a los principios de auditoría y la aplicación de una metodología y criterios objetivos y uniformes al realizar las auditorías de seguridad de la aviación y las ICVM.
7. Reexaminar los acuerdos bilaterales/multilaterales existentes sobre la cooperación y el intercambio de datos de seguridad de la aviación con otras organizaciones internacionales y regionales, o concertar nuevos acuerdos en tal sentido.
8. Diseñar y dictar cursos de formación de auditores y mantener un listado adecuado de auditores acreditados de seguridad de la aviación.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
3 457	3 548	3 345	10 349

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO B: Seguridad de la aviación

Programa núm. 21 Facilitación
Objetivo: *Elaborar SARPS y textos de orientación para aumentar la eficiencia en el movimiento de pasajeros y carga*
Resultado previsto: Mayor uniformidad en la aplicación de los SARPS del Anexo 9

Proyectos/Actividades:

1. Actualizar e impulsar la aplicación de las directrices de PNR.
2. Actualizar e impulsar la aplicación de las directrices API en coordinación con la IATA y la Organización Mundial de Aduanas (WCO).
3. Impulsar la aplicación de los SARPS sobre personas no admisibles y deportadas (Capítulo 5).
4. Actualizar los SARPS del Anexo 9 (Enmienda 22) para asegurar que mantengan vigencia los procedimientos sobre controles fronterizos.
5. Responder las solicitudes de información y orientación de los Estados y la industria sobre temas de facilitación.
6. Reforzar la coordinación con los Estados y los organismos que actúan en asociación en cuestiones de facilitación.
7. Mantener los SARPS del Anexo 9 al corriente de las necesidades actuales de los Estados.
8. Seguir de cerca la aplicación del Anexo 9.
9. Brindar asistencia especializada y asesoramiento sobre temas de facilitación al Consejo, UIC, ATC y las distintas entidades que conforman la Secretaría, así como a otras entidades externas.
10. Elaborar en consulta con los Estados textos de orientación o un modelo para un comité de facilitación nacional/aeropuertos.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
301	288	302	891

OBJETIVO ESTRATÉGICO B: Seguridad de la aviación

Programa núm. 22 ISD-Seguridad de la aviación

Objetivo: *Aumentar la capacidad de los Estados para ejercer la vigilancia de la seguridad de la aviación, facilitando y coordinando la asistencia en asociación con las partes interesadas para asistir a los Estados en la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias detectadas en las auditorías USAP*

Resultado previsto: Aumento del número de Estados que se ajustan a lo dispuesto en el Anexo 17
Mayor coordinación y cooperación en las actividades AVSEC regionales

Proyectos/Actividades:

1. Diseñar propuestas de asistencia para los Estados, a fin de ayudarlos a dar respuesta a las deficiencias y vigilar su rectificación.
2. Diseñar seminarios prácticos de asistencia sobre temas específicos y prestar apoyo para las conferencias y seminarios sobre AVSEC.
3. Realizar tareas de coordinación y enlace con donantes para fortalecer la coordinación y la asociación, y prestar asistencia directa a los Estados.
4. Facilitar el diseño y mantenimiento de cursos de formación y prestar colaboración a la red ASTC.
5. Diseñar y llevar a la práctica programas de asistencia para regiones específicas en coordinación con Estados donantes y entidades regionales a fin de promover la adopción de un enfoque regional y las mejores prácticas.
6. Asumir funciones de secretaría para las actividades de AVSEC/FAL/RG de las Regiones NAM/CAR/SAM.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
1 500	1 553	1 486	4 539

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO B: Seguridad de la aviación

Programa núm. 23 DVLM e identificación de las personas

Objetivo: *Fortalecer la seguridad de la aviación en el mundo entero proporcionando liderazgo, instrumentos y asistencia a los Estados en la aplicación efectiva de los programas DVLM*

Resultado previsto: Aumento en el número de participantes del programa DCP de la OACI
Reducción de los casos de emisión fraudulenta de DVLM en los Estados
Aumento de la capacidad de los Estados para autenticar los documentos de viaje en las fronteras

Proyectos/Actividades:

1. Actualizar las especificaciones del Doc 9303 o los informes técnicos correspondientes en respuesta a las nuevas necesidades de los Estados, los acontecimientos, los avances tecnológicos, incluida la adopción de nuevas normas relativas a los documentos probatorios de la identidad.
2. Responder a las solicitudes de información y orientación de los Estados y la industria sobre temas vinculados con los DVLM.
3. Diseñar normas y especificaciones para garantizar la seguridad e integridad de los documentos probatorios de la identidad.
4. Brindar asistencia especializada asesoramiento sobre temas de DVLM al Consejo, UIC, ATC y las distintas entidades que conforman la Secretaría, así como a otras entidades externas.
5. Ejecutar proyectos de asistencia para aquellos Estados que tengan dificultades para adoptar los DVLM según las normas y especificaciones de la OACI para la fecha límite del 1 de abril de 2010.
6. Elaborar material de referencia y poner en marcha programas de formación vocacional para impulsar la adopción de las normas sobre DVLM y la integridad y seguridad de los documentos de viaje.
7. Ejecutar proyectos de asistencia para aquellos Estados que tengan dificultades por falencias de seguridad en los documentos probatorios de la identidad (partida de nacimiento, documento nacional de identidad, etc.) necesarios para solicitar documentos de viaje.
8. Ejecutar proyectos de asistencia a los Estados para la adopción de sistemas automatizados de identificación de personas que incorporen lectores de pasaportes para aprovechar al máximo los beneficios de facilitación y seguridad que proporcionan los DVLM y las tecnologías y procesos que los integran.
9. Reforzar la coordinación con los Estados y los organismos que actúan en asociación en cuestiones vinculadas con los DVLM.
10. Realizar tareas de enlace con organismos donantes para obtener financiación para proyectos dirigidos a lograr el cumplimiento de las especificaciones de DVLM y cuestiones conexas en los Estados en desarrollo.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
330	338	353	1 021

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 24 Medio ambiente - Difusión

Objetivo: *Reforzar el papel de liderazgo de la OACI en la protección del medio ambiente en cuanto se vincula con la aviación internacional y estrechar el apoyo y la cooperación con otros órganos de las Naciones Unidas*

Resultado previsto: Mayor reconocimiento de la OACI como la organización a cargo de la protección ambiental en la aviación internacional

Proyectos/Actividades:

1. Facilitar y promover el diálogo dentro de la comunidad de la aviación sobre las medidas tendientes a resolver la cuestión de la contribución de la aviación al cambio climático.	2. Vigilar de cerca los acontecimientos y tendencias internacionales en materia ambiental, y actuar según los casos.
3. Diseñar una estrategia de difusión y un plan de comunicación para ENV que comprenda campañas en los medios con folletería, volantes, afiches, CD, DVD y material audiovisual.	4. Coordinar y elaborar artículos para publicar en la edición especial anual de la Revista OACI – tres ediciones.
5. Coordinación, documentación y publicación de Informe ambiental de 2013.	6. Redactar artículos sobre la aviación y el medio ambiente para publicación externa e interna – artículos *ad hoc* (unos 20 en total)
7. Estrechar la cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) para atender al problema de la contribución de la aviación al cambio climático, proporcionando información actualizada de las actividades de la OACI y datos de la aviación sobre el tema.	8. Estrechar la cooperación con el PNUMA, especialmente en las áreas de la eliminación de las emisiones de carbono, el transporte y la energía.
9. Estrechar la cooperación con la OMI en cuestiones ambientales, y en particular sobre el cambio climático.	10. Prestar apoyo y cooperar con otros órganos (AIE, Banco Mundial, OMT, CEPE, CESPAP, Protocolo de Montreal, CDB, etc.)
11. Cooperar con el IPCC en la elaboración de hipótesis, recopilación de datos, contenidos para su 5º Informe de evaluación.	12. Impulsar y seguir el avance de las investigaciones que buscan despejar las incertidumbres señaladas por el IPCC.
13. Estrechar la cooperación con CEB/EMG.	14. Estrechar la cooperación con la OMS sobre temas de ruido y emisiones.
15. Cooperar con la OMM (asistencia recíproca en investigaciones, recopilación de datos en aeronaves, etc.)	16. Promover la comprensión científica de las repercusiones ambientales de la aviación.
17. Brindar orientación, asesoramiento y apoyo a solicitantes internos y externos sobre cuestiones ambientales.	18. Difundir información sobre la labor de la OACI en la esfera de la aviación y la protección del medio ambiente, con previsiones actualizadas de los impactos futuros mediante la actualización del sitio web público.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
1 086	1 121	1 176	3 382

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 25 Medio ambiente – Calidad del aire local

Objetivo: *Limitar o reducir el impacto de las emisiones de las aeronaves en la calidad del aire local (LAQ)*

Resultado previsto: Mayor eficacia de las medidas para atenuar el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local

Proyectos/Actividades:

1. Cuantificar y modelar el impacto en la calidad del aire local de las emisiones de las aeronaves (actuales y futuras)	2. Asegurar que los modelos de LAQ que la OACI utiliza en las evaluaciones se sustenten en premisas y datos fidedignos.
3. Fijar metas tecnológicas a mediano y largo plazo para las emisiones que afectan la calidad del aire local.	4. Diseñar la metodología para determinar las interdependencias de diseño y operación con los problemas de ruido y emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)
5. Promover la comprensión científica de las emisiones que afectan a la calidad del aire local (mediante seminarios teóricos y prácticos a escala regional donde se impulse la mayor armonización de las mejores prácticas internacionales en materia de LAQ y emisiones)	6. Diseñar indicadores ambientales y elaborar los textos de orientación correspondientes.
7. Mantener las bases de datos y el Anexo 16: ▪ Anexo 16 – Protección del medio ambiente: Vol. II – Emisiones de los motores de aeronaves; ▪ Base de datos OACI de las emisiones de los motores	8. Diseñar métodos de medición y métricas para la materia particulada (MP)
9. Diseñar una norma sobre MP.	10. Seguir elaborando una nueva ETM para las emisiones que afectan a LAQ.
11. Crear una base de datos de las enmiendas del Vol. II del Anexo 16 y cooperar en las iniciativas para la notificación electrónica de diferencias.	12. Elaborar textos de orientación sobre la evaluación del impacto ambiental respecto a la calidad del aire local para su aplicación a CNS/ATM.
13. Elaborar textos de orientación sobre el cómputo, la evaluación y preparación de informes sobre las emisiones de la aviación que afectan a LAQ.	14. Diseñar la metodología para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción de emisiones que afectan a la calidad del aire local, que pueden derivar de la aplicación de principios uniformes de gestión y organización del espacio aéreo y los aeródromos mediante un proceso colaborativo para la toma de decisiones.
15. Elaborar textos de orientación sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones de la aviación que afectan a la calidad del aire local.	16. Realizar análisis para determinar las repercusiones económicas de la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones que afectan a LAQ.
17. Realizar análisis de costo-beneficio de las posibles medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones que afectan a LAQ.	

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
168	173	183	524

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 26 Medio ambiente – Cambio climático

Objetivo: *Limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de gases de efecto invernadero y aplicar y mejorar el Programa de las Naciones Unidas sobre Neutralidad Climática en las actividades de la OACI*

Resultado previsto: Mayor eficacia de las medidas para atenuar el impacto de las emisiones de la aviación que contribuyen al cambio climático

Proyectos/Actividades:

1. Cuantificar y modelar las emisiones de GEI de las aeronaves (actuales y futuras)	2. Fijar metas tecnológicas a mediano y largo plazo para las emisiones de GEI.
3. Estudio sobre indicadores ambientales.	4. Cuantificar las interdependencias de diseño y operación con los problemas de ruido y emisiones que afectan a LAQ.
5. Promover la comprensión científica de las emisiones de GEI (mediante seminarios teóricos y prácticos a escala regional donde se impulse la mayor armonización de las mejores prácticas internacionales en materia de GEI)	6. Diseñar una norma mundial de CO_2 para la aviación.
7. Seguir elaborando mediciones para la eficiencia energética de las aeronaves.	8. Fijar metas operacionales a mediano y largo plazo para las emisiones de GEI.
9. Perfeccionar el funcionamiento de la Calculadora de emisiones de carbono de la OACI.	10. Diseñar una metodología para aplicar la calculadora a las operaciones de transporte aéreo de carga.
11. Diseñar y poner en práctica un mecanismo en virtud del Artículo 67 del Convenio para obtener anualmente de los Estados los datos de tráfico y consumo de combustible que permitan cuantificar los avances en eficiencia energética.	12. Diseñar mediciones para determinar los efectos de los contaminantes que genera la aviación fuera del CO2.
13. Análisis económico de la nueva norma sobre CO_2.	14. Elaborar nuevos textos de ETM para las emisiones de GEI.
15. Impulsar a nivel mundial el desarrollo y adopción de combustibles alternativos para la aviación.	16. Elaborar un marco de aplicación mundial de medidas basadas en criterios de mercado.
17. Realizar análisis para determinar las repercusiones económicas de aplicar medidas basadas en criterios de mercado a la aviación.	18. Realizar análisis de costo-beneficio de las posibles medidas basadas en criterios de mercado para la aviación.
19. Estudiar los aspectos económicos de las medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones de la aviación.	20. Dar apoyo a los Estados y organizaciones en el diseño de interfases para la Calculadora de emisiones de carbono.
21. Elaborar textos de orientación para ayudar a los Estados en la aplicación de los Planes Nacionales de Acción sobre la Aviación y el Cambio Climático.	22. Elaborar textos de orientación para ayudar a los Estados a controlar, verificar y notificar las emisiones de GEI.
23. Los proyectos que surjan de las reuniones de alto nivel y otros foros de las Naciones Unidas.	24. Elaborar textos de orientación sobre la evaluación del impacto ambiental para su aplicación a CNS/ATM.

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

25. Diseñar la metodología para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción de GEI, que pueden resultar de un uso más flexible del espacio aéreo a través de la cooperación civil-militar.
26. Diseñar la metodología para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción de GEI, que pueden resultar de la reducción de las mínimas de separación entre aeronaves.
27. Diseñar la metodología para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción de GEI, que pueden resultar de la adopción mundial de la navegación de área (RNAV) y la navegación basada en la performance (PBN)
28. Diseñar la metodología para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción de GEI, que pueden resultar de la aplicación de las técnicas de gestión de la afluencia del tráfico aéreo.
29. Diseñar la metodología para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción de GEI, que pueden derivar de las mejoras de diseño y gestión de terminales por la introducción de la llegada normalizada a la terminal (STAR) y la partida normalizada por instrumentos (SID) y PBN.
30. Diseñar la metodología para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción de GEI, que pueden resultar de la integración funcional de los sistemas terrestres y los sistemas de aeronave.
31. Diseñar la metodología para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción de GEI, que pueden resultar de las mejoras en eficiencia de los servicios de navegación aérea por la introducción de servicios meteorológicos mejorados.
32. Diseñar la metodología para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción de GEI, que pueden resultar de la planificación dinámica mejorada de rutas ATS.
33. Diseñar la metodología para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción de GEI, que pueden resultar de los nuevos SARPS y textos de orientación sobre el transporte de combustible.
34. Mejorar la metodología para estimar el consumo de combustible a partir de los estudios sobre diferencias económicas regionales en las operaciones de las líneas aéreas comerciales internacionales.
35. Informar al CMNUCC sobre el consumo de combustible de la aviación internacional.
36. Cuantificación de las emisiones de GEI de la OACI.
37. Coordinación de la verificación externa del inventario de emisiones de GEI de la OACI.
38. Análisis de opciones de reducción de GEI en la OACI.
39. Estrechar la cooperación con el Grupo de Gestión Ambiental (UNEMG) y el Grupo Internacional de Administración (UNIMG) respecto a la Iniciativa de Neutralidad Climática de Naciones Unidas.
40. Participar en las reuniones del UNEMG en cuanto atañe a la Calculadora de emisiones de carbono y los inventarios de carbono de la OACI.
41. Seguir desarrollando la interfase de la Calculadora de carbono para estimar las emisiones de la aviación que corresponden a la ONU.
42. Diseñar una metodología para la compensación de las emisiones de GEI de la OACI.
43. Iniciar prácticas sostenibles para las compras de la OACI.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
1 271	1 308	1 379	3 959

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 27 Medio ambiente – Ruido
Objetivo: *Limitar o reducir el número de personas afectadas por altos niveles de ruido de aeronaves*
Resultado previsto: Mayor eficacia de las medidas para atenuar el impacto del ruido que genera la aviación

Proyectos/Actividades:

1. Cuantificar y modelar la exposición al ruido de las aeronaves (actual y futura)	2. Asegurar que los modelos de ruido que la OACI utiliza en las evaluaciones se sustenten en premisas y datos fidedignos.
3. Fijar metas tecnológicas a mediano y largo plazo para el ruido.	4. Diseñar la metodología para determinar las interdependencias de diseño y operación con los problemas de calidad del aire local y emisiones de GEI.
5. Elaborar una nueva norma de homologación acústica para aeronaves de reacción subsónicas.	6. Determinar si los SARPS actuales atienden adecuadamente a la cuestión del ruido en los alrededores de los aeropuertos (“further-out noise”) y recomendar las metodologías que correspondan.
7. Continuar evaluando el impacto ambiental que la prohibición de vuelo nocturno en una región tiene en otra, y recomendar las metodologías que correspondan.	8. Promover la comprensión científica de los problemas con el ruido de los aviones (coordinar seminarios teóricos y prácticos regionales para impulsar la mayor armonización de las mejores prácticas sobre el ruido en el mundo)
9. Actualizar el Doc 9501 (Manual técnico ambiental) para integrar las nuevas mediciones y métodos de modelización.	10. Evaluar nuevos conceptos de diseño de aeronave (rotor no encarenado, alas integradas al fuselaje) en función de las metodologías de homologación.
11. Crear una base de datos de las enmiendas del Vol. I del Anexo 16 y cooperar en las iniciativas para la notificación electrónica de diferencias.	12. Evaluar la aplicabilidad de los SARPs actuales a los nuevos problemas que surgen con la planificación para el uso de las tierras y recomendar las metodologías que correspondan.
13. Actualizar los textos de orientación sobre el enfoque equilibrado a la luz de los estudios de caso de población y evolución de las curvas isosónicas.	14. Diseñar la metodología para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción del ruido, que pueden derivar de las mejoras de diseño y gestión de terminales por la introducción de la llegada normalizada a la terminal (STAR) y la partida normalizada por instrumentos (SID) y PBN.
15. Elaborar un digesto de mejores prácticas para la aplicación y medición de resultados de los Procedimientos de atenuación del ruido (NADP, CDA, restricciones a las operaciones)	16. Estudiar el impacto económico de la nueva norma sobre ruido.
17. Mantener las bases de datos y el Anexo 16: ▪ Anexo 16 – Protección del medio ambiente: Vol. I – Ruido ▪ Base OACI de datos sobre ruido	18. Reforzar el intercambio de información con otros organismos de normalización (ISO, CEI, y particularmente SAE International) para tender a la uniformidad de sus normas con los SARPS de la OACI.

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

19. Colaborar en las evaluaciones de los efectos del ruido de las aeronaves en la salud y las molestias que provoca.
20. Diseñar la metodología y trabajar en previsión de una nueva norma de homologación acústica para aviones supersónicos.
21. Crear una base de datos de flotas aéreas para realizar el seguimiento de las flotas de aeronave del Capítulo 3 a nivel mundial.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de dólares CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
226	232	245	703

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 28 Enlaces de datos

Objetivo: *Elaborar y publicar SARPS o textos de orientación sobre enlaces de datos aire-aire, aire-tierra y tierra-tierra para la optimización de los vuelos utilizando el equipamiento y la tecnología actuales.*

Resultado previsto:

- Introducción de sistemas de comunicación por enlace de datos entre el controlador y el piloto.
  - Actualizar el Manual de ATN (2011); Relevamiento regional sobre ADS-C y CPDLC (2012)
- Disponibilidad de textos de orientación sobre las aplicaciones de los enlaces de datos ATS
  - Actualización del Manual sobre enlaces de datos ATS (2011)
- Nuevo conjunto de mensajes por enlace de datos
  - Actualización del Manual sobre enlaces de datos ATS (2013)

Proyectos/Actividades:

1. Aumentar la eficiencia y economía de los sistemas de enlace de datos en uso.
2. Continuar la armonización de los procedimientos de enlace de datos para un funcionamiento sin interrupciones.
3. Nuevo conjunto de mensajes por enlace de datos para DLIC, CPDLC y DFIS compatibles con ATS. Incluye D-OTIS, Autorización de despegue, D-TAXI.
4. Previsión de los problemas de comunicación entre NextGen/Sesar.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
470	487	513	1 470

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

---

Programa núm. 29 Meteorología

Objetivo: *Elaborar y publicar SARPS y textos de orientación con servicios nuevos y mejorados que permitan desarrollar operaciones de aviación continuas en condiciones de seguridad operacional*

Resultado previsto:

- Optimización de las trayectorias de vuelo para evitar las cenizas volcánicas y otras condiciones meteorológicas riesgosas y a la vez prevenir el cierre innecesario del espacio aéreo (Difusión de los datos en un formato compatible con el "modelo de intercambio de datos meteorológicos" de NextGen/SESAR)
  - ➢ Anexo 3 (2013); Seminarios teóricos regionales (2013)
- Disposiciones del Anexo 3 y textos de orientación que permitan el uso de informes locales totalmente automatizados
  - ➢ Anexo 3 (2011)

Proyectos/Actividades:

1. Optimización de las trayectorias de vuelo para evitar las cenizas volcánicas y otras condiciones meteorológicas riesgosas y a la vez prevenir el cierre innecesario del espacio aéreo (Difusión de los datos en un formato compatible con el "modelo de intercambio de datos meteorológicos" de NextGen/SESAR)
2. Máximo aprovechamiento de la capacidad aeroportuaria disponible mediante información MET más precisa y oportuna (Proporcionar datos en apoyo de la iniciativa NextGen/SESAR)

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
447	459	480	1 386

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 30 CNS/Espectro de radiofrecuencias

Objetivo: *Elaborar SARPS y textos de orientación con nuevas tecnologías de comunicaciones, navegación y vigilancia que permitan optimizar el espacio aéreo mundial y sostener el crecimiento de la aviación sin renunciar al espectro de radiofrecuencias asignado a la aviación*

Resultado previsto:

- Introducción de sistemas de ampliación satelital para aproximaciones de CAT 1
  - ➢ Grupo de Expertos sobre Comunicaciones Aeronáuticas (ACP)
  - ➢ Anexo 10 (2011)
- Actualización de las políticas de la OACI sobre el espectro de radiofrecuencias
  - ➢ Seminarios teóricos en las regiones sobre el espectro de radiofrecuencias (2011)
  - ➢ Nueva enunciación de política (2012)
- SARPS y textos de orientación para la nueva generación de GPS (L5)/GLONASS y GALILEO
  - ➢ Anexo 10 (2011)

Proyectos/Actividades:

1. Lanzamiento de las operaciones por SBAS de CAT 1.	2. Mejorar los sistemas de esclarecimiento de la situación y prevención de colisiones.
3. Exponer en defensa del espectro de radiofre-cuencias asignado a la aviación en la Conferencia Mundial de la UIT en 2011.	4. Ampliación de la capacidad de vigilancia para abarcar los sistemas de multilateración a gran distancia.
5. Utilización de enlaces de voz por SATCOM para comunicaciones ATS de rutina (OCA)	6. Aumentar la disponibilidad y desempeño de la constelación GNSS.
7. Introducir las operaciones todo tiempo por GNSS (Cat II/III).	8. Exponer en defensa del espectro de radiofrecuencias asignado a la aviación en la Conferencia Mundial de la UIT en 2014.
9. Planificación OACI para la seguridad operacional y la eficiencia mundial.	

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
778	799	840	2 417

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 31 Información aeronáutica digital

Objetivo: *Elaborar SARPS y textos de orientación para la transición del sistema de aviación al entorno digital como una de las primeras fases de los programas NextGen/SESAR*

Resultado previsto:

- Disponibilidad de modelos de intercambio de datos y textos de orientación conexos
  - Anexo 15 (2011)
- Disponibilidad de textos de orientación y material didáctico para la formación del personal con miras a la transición de AIS a AIM
  - Textos de orientación (2011)
  - Seminarios teóricos regionales en apoyo de la transición de AIS a AIM (2013)

Proyectos/Actividades:

1. Aumento de la economía, oportunidad y calidad de la información/datos aeronáuticos, incluidos los MET (para proporcionar datos en apoyo de NextGen/SESAR)

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
980	1 009	1 058	3 048

* Los recursos de las Oficinas regionales se consignan en la *sección Oficinas regionales*

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 32 Sostenibilidad - Actividades de generación de ingresos (autofinanciadas)

Objetivo: *Propiedad intelectual: reinversión de los ingresos que genera el capital intelectual del transporte aéreo*

Resultado previsto: Aumentar los ingresos por ventas de los productos actuales y nuevos (bases de datos, pronósticos, estudios, etc.)

Proyectos/Actividades:

1. A partir de los resultados de los análisis económicos, elaborar y proporcionar al Organismo de Prorrateo ponderaciones por área para justificar el prorrateo de los ingresos por pasajeros que realizan travesías con múltiples líneas aéreas.
2. Proporcionar análisis anuales a la UPU para justificar los cálculos de las tarifas básicas por transporte de correo por vía aérea.
3. Aumentar las ventas en línea de estadísticas por el valor agregado de las nuevas colecciones de datos.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
353	622	659	1 634

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 33 Políticas de transporte aéreo más transparentes

Objetivo: *Mejorar la recopilación y difusión de información sobre las políticas y prácticas de los Estados en materia de reglamentación del transporte aéreo (incluidos los acuerdos de servicios aéreos, ASA) y de los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (incluidos los derechos e impuestos)*

Resultado previsto: Aumentar el número de nuevos acuerdos en el Doc 9511 (Base de datos mundial de acuerdos de servicios aéreos)
Aumentar la información sobre tarifas en el Doc 7100 (Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea)

Proyectos/Actividades:

1. Actualizar la información sobre las políticas de los Estados en relación con los derechos que pagan los usuarios (Suplemento del Doc 9082, edición 2012)
2. Publicar las tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea (Doc 7100, ediciones 2011, 2012 y 2013)
3. Elaborar nueva publicación en línea sobre las tarifas de aeropuertos y servicios de navegación aérea (tarifas-e)
4. Actualizar la información sobre las políticas y criterios fiscales de los Estados para el transporte aéreo (Suplemento del Doc 8632, edición 2013)
5. Publicar informes anuales sobre las tendencias en la reglamentación y la industria (Nota de información – actualizaciones de 2011, 2012 y 2013)
6. Mantener y mejorar las bases de datos sobre reglamentación y la actualidad de la industria:
   - información sobre acuerdos en régimen de mercado abierto;
   - propiedad y control de las líneas aéreas;
   - defensa del consumidor; y
   - estudios de caso sobre apertura de mercados
7. Actualizar/mejorar los indicadores cuantitativos mundiales que sirven para evaluar el grado de liberalización (una vez al año)
8. Publicar los acuerdos de servicios aéreos del mundo (WASA, Doc 9511 – ediciones 2011 y 2013) y mejorar la publicación en línea (2013)

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
235	241	253	728

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 34 Estadística

Objetivo: *Mejorar las series de datos del Programa de estadísticas de la OACI, elaborar pronósticos más perfeccionados y aumentar la efectividad y utilidad de los análisis económicos que pueden venir en apoyo de decisiones relativas a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la protección del medio ambiente*

Resultado previsto: Aumentar la precisión de los pronósticos a largo plazo (cotejo del crecimiento anual del tráfico con las proyecciones a largo plazo)
Ampliar el alcance de la información (porcentaje de Estados que informan sus estadísticas al Programa de estadísticas de la OACI)

Proyectos/Actividades:

1. Mejorar la estructura y la administración de la Base integrada de datos estadísticos para facilitar el acceso de la OACI y los Estados miembros a la información.
2. Aumentar la efectividad de la OACI en la elaboración de pronósticos, generando pronósticos genéricos regionales y por grupos de rutas en subsidio de las actividades de planificación de la OACI y los Estados.
3. Aumentar la utilidad de los análisis económicos.
4. Poner en práctica un proceso de apoyo para la toma de decisiones de seguridad operacional, seguridad de la aviación y protección del medio ambiente.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
603	363	380	1 346

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 35 Transporte aéreo sostenible

Objetivo: *Actualizar y promocionar los criterios de orientación de la OACI sobre los aspectos económicos del transporte aéreo; servir de foro mundial donde tratar los problemas del sector, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional; para prestar un mejor servicio a los Estados, compartir las bases de datos sobre transporte aéreo para evitar la duplicación de esfuerzos con las organizaciones y órganos regionales de aviación civil*

Resultado previsto: Aumentar el número de Estados que se valen de las conferencias que organiza la OACI para la negociación de servicios aéreos (ICAN)

Proyectos/Actividades:

1. Actualizar/revisar los Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo (Doc 9587, cuarta edición)	2. Actualizar/revisar el Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626, tercera edición.
3. Examinar las implicancias de extender la aplicación del Anexo sobre transporte aéreo del AGCS a los servicios de escala y de gestión de aeropuertos (como resultado de la revisión del AGCS y otras cuestiones sobre comercio de servicios)	4. Examinar las perspectivas para la liberalización del acceso a los mercados mundiales (multilateralismo en el intercambio de derechos comerciales)
5. Actualizar/revisar los Modelos de acuerdo de servicios aéreos (TASA) (Edición 2012 – CD-ROM y/o Doc 9587) y elaborar una publicación en línea.	6. Conferencias ICAO de negociación de servicios aéreos (ICAN/2011, 2012 y 2013)
7. Seminarios teóricos y prácticos sobre políticas para el transporte aéreo.	8. Seguir de cerca e informar las novedades que se producen en la OMC respecto a la revisión del Anexo sobre transporte aéreo del AGCS.
9. Brindar orientación, asesoramiento y apoyo a solicitantes internos y externos sobre la sostenibilidad de la aviación civil.	10. Brindar asesoramiento, orientación y apoyo a otras Direcciones y unidades en relación con el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional y las políticas y reglamentación del sector (implicancias para la seguridad operacional y la protección de la aviación de la liberalización económica, pabellones de conveniencia, etc.)
11. Sexta Conferencia Mundial del Transporte Aéreo (ATConf/6)	12. Seguir de cerca la labor de la ATConf/6.
13. Reuniones del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo en preparación para la ATConf/6 (actividades previas y seguimiento posterior)	14. Estudio de las normas y prácticas de defensa del consumidor (preparación para la ATConf/6)
15. Examinar los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632, tercera edición) en vista de las nuevas políticas de protección ambiental.	16. Examinar la aplicación de las reglas comerciales al transporte aéreo internacional (como resultado de la revisión del AGCS y otras cuestiones sobre comercio de servicios)
17. Diseño y ejecución de programas comunes a las actividades de transporte aéreo en cooperación con otros órganos regionales y subregionales.	18. Participación de las Oficinas regionales y Transporte Aéreo en las principales actividades organizadas por los órganos regionales para tratar las metas, políticas, planes y actividades de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

19. Asistencia en la organización de actividades regionales y la difusión de las políticas, orientación e información sobre los programas y actividades de la OACI en la materia.
20. Asistencia en la recopilación de información para las bases de datos estadísticos, encuestas y estudios sobre transporte aéreo.
21. Suministro de herramientas para el intercambio de conocimientos, experiencia e información sobre transporte aéreo entre la OACI, los Estados y las organizaciones internacionales.
22. Proporcionar asistencia directa sobre temas de transporte aéreo a los Estados.
23. Base de datos sobre el transporte aéreo (DBRAT) a disposición para su uso y actualización con el aporte de todos los usuarios (Secretaría de la OACI, Estados miembros, organizaciones internacionales.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
371	450	390	1 211

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 36 Rentabilidad de aeropuertos/ANS

Objetivo: *Actualizar las políticas y textos de orientación de la OACI para un suministro y gestión eficientes de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea y fomentar su aplicación de parte de los Estados y proveedores*

Resultado previsto: Aumentar el grado de aplicación en los Estados de las políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082)

Proyectos/Actividades:

1. Actualizar/revisar las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082, novena edición)
2. Actualizar/revisar el Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc 9562, tercera edición)
3. Actualizar/revisar el Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161, quinta edición)
4. Elaborar orientación sobre la inclusión en los acuerdos de servicios aéreos de los principios principales que informan las políticas de la OACI sobre los derechos que pagan los usuarios.
5. Seminarios prácticos regionales sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, con inclusión de las cuestiones financieras.
6. Curso de formación OACI-ACI sobre derechos aeroportuarios (dos veces por año)
7. Reunión del Grupo de Expertos sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos.
8. Reunión del Grupo de Expertos sobre los Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea.
9. Estudio sobre aeropuertos no viables.
10. Brindar orientación, asesoramiento y apoyo a solicitantes internos y externos sobre la gestión de la infraestructura.
11. Brindar asesoramiento, orientación y apoyo a otras Direcciones y unidades en relación con las políticas y reglamentación del transporte aéreo, la gestión de la infraestructura y los aspectos económicos (aspectos económicos de la introducción del concepto operacional ATM mundial y GNSS)
12. Diseñar políticas de asignación de costos por GNSS (para su inclusión en el Doc 9082)
13. Elaborar orientación y realizar estudios de caso sobre la comercialización y privatización de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
261	289	282	832

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Programa núm. 37 Coordinación regional de las actividades relacionadas con la sostenibilidad

Objetivo: *Coordinación efectiva y eficiente y facilitación de la labor en materia de protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo que desarrollan las Oficinas regionales*

Resultado previsto: Mejora de las operaciones de las Oficinas regionales, que redundará en la prestación de mejores servicios a los Estados

Proyectos/Actividades:

1. Brindar orientación, asesoramiento y apoyo a solicitantes internos y externos sobre la sostenibilidad de la aviación civil.
2. Dar apoyo para seminarios teóricos y prácticos sobre políticas de transporte aéreo.
3. Dar apoyo para seminarios/simposios sobre temas fiscales y sobre la aplicación de las políticas de la OACI.
4. Dar apoyo para las conferencias ICAO de negociación de servicios aéreos.
5. Aumentar la eficiencia y responsabilidad de las Oficinas regionales.

Recursos estimados, 2011-2012-2013			
(en miles de CAD)			
2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
255	265	277	796

(Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco)

DESCRIPCIÓN DE LOS PROGRAMAS

OFICINAS REGIONALES

OFICINAS REGIONALES

Ubicación: APAC (Bangkok, Tailandia)

Objetivo: *Prestar asistencia en la consecución de los objetivos de la OACI, alentar a los Estados acreditados ante la Oficina regional Asia/Pacífico a aplicar las políticas y directivas de la Organización en las esferas de la navegación aérea, el transporte aéreo y la cooperación técnica.*

Programa	**Actividades**
ATM – Optimización del espacio aéreo	• Vigilancia de la seguridad operacional en el espacio aéreo para alcanzar el objetivo de seguridad operacional (RASMAG) • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo en ruta y en terminal. • Fortalecimiento de la vigilancia mediante el uso de ADS-B. • Supervisar y coordinar las actividades de RMA. • Introducir RVSM en el resto de la región.
Navegación basada en la performance (PBN)	• Modificar las redes de rutas ATN para acortar los tiempos o las distancias de vuelo. • Aplicación de la navegación basada en la performance a las operaciones en el área terminal.
Implantación de la gestión de la seguridad operacional	• Creación en la Oficina APAC de una base de datos para el control de los explotadores extranjeros. • Apoyar la ejecución de los programas estatales de seguridad operacional. • Fortalecer las funciones de vigilancia nacional de la seguridad operacional a través de programas de asistencia.
Actividades regionales vinculadas con la seguridad operacional	• Reunión del Comité Directivo del CAPSCA y reunión del Equipo Regional de Medicina Aeronáutica (una vez al año en cada región del CAPSCA)
Seguridad operacional de aeródromos	• Reforzar la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones de los aeródromos. • Puesta en práctica del proceso de certificación de aeródromos.
Auditoría de la seguridad operacional	• Participar en las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional y realizar misiones OACI de validación coordinada (ICVM) • Apoyar la adopción del Enfoque de supervisión continua en las auditorías USOAP.
Meteorología	• Puesta en marcha del sistema de vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW), vigilancia internacional de ciclones tropicales (ITCW) y SIGMET. • Implantación del WAFS y otros avances conexos. • Aumentar la eficiencia en el intercambio de OPMET. • Elaborar requisitos MET regionales en apoyo de ATM. • Mejorar el suministro de AIS/AIM.
Información aeronáutica digital	• Puesta en marcha del WGS-84 y e-TOD.

OFICINAS REGIONALES

Seguridad de la aviación	• Ponderar y analizar las amenazas actuales y posibles a la aviación civil a la luz de la orientación proporcionada en el Grupo de Trabajo AVSECP - Anexo 17 • Organizar y colaborar en la realización de simposios y seminarios teóricos y prácticos sobre temas de seguridad de la aviación, facilitación y DVLM. • Verificar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados mediante ICVM. • Diseñar propuestas de asistencia para los Estados, a fin de ayudarlos a dar respuesta a las deficiencias y vigilar su rectificación.
Auditoría de la seguridad de la aviación	• Verificar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados mediante Misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM).
ISD-Seguridad de la aviación	• Diseñar seminarios prácticos de asistencia sobre temas específicos y prestar apoyo para las conferencias y seminarios sobre AVSEC.
Profesionales de aviación calificados	• Reforzar la planificación de las necesidades regionales de recursos humanos e introducir el concepto de las competencias como base para la formación y la evaluación.
Cooperación civil-militar	• Impulsar la coordinación y la cooperación civil-militar.
CNS/Espectro de radiofrecuencias	• Mayor compatibilidad entre sistemas de comunicación – Implantación de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) en la red de comunicaciones tierra-tierra y el Sistema de tramitación de mensajes aeronáuticos (AMHS) • Mayor compatibilidad para las comunicaciones entre los ACC en FIR adyacentes – Implantación de circuitos de comunicación de datos de ATS entre instalaciones (AIDC) • Mejorar los sistemas de comunicación y de esclarecimiento de la situación en zonas oceánicas y remotas. • Mayor esclarecimiento de la situación en las operaciones en superficie de aeródromos y TMA. • Coordinación y ejecución de instalaciones de navegación para cumplir los requisitos de adopción de PBN. Protección y coordinación para el aprovechamiento óptimo del espectro de radiofrecuencias. • Mejorar el Proceso de planificación regional de la OACI.

Recursos estimados, 2011-2012-2013

(en miles de CAD)

	2011	2012	2013	TOTAL
SEG. OP.	1 569	1 592	1 657	4 818
SEG. AVIACIÓN	941	955	994	2 891
SOSTENIBILIDAD	627	637	663	1 927
TOTAL:	3 137	3 184	3 315	9 635

OFICINAS REGIONALES

Ubicación: MID (El Cairo, Egipto)
Objetivo: *Prestar asistencia en la consecución de los objetivos de la OACI, alentar a los Estados acreditados ante la Oficina regional del Oriente Medio a aplicar las políticas y directivas de la Organización en las esferas de la navegación aérea, el transporte aéreo y la cooperación técnica.*

Programa	Actividades
ATM – Optimización del espacio aéreo	• Supervisar y coordinar las actividades de RMA. • Vigilancia de la seguridad operacional en el espacio aéreo para alcanzar el objetivo de seguridad operacional. • Introducir RVSM en el resto de la región. • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo en ruta. • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo de terminal. • Alinear la clasificación del espacio aéreo superior.
Navegación basada en la performance (PBN)	• Modificar las redes de rutas ATN para acortar los tiempos o las distancias de vuelo. • Aplicación de la navegación basada en la performance a las operaciones en el área terminal.
Implantación de la gestión de la seguridad operacional	• Apoyar la ejecución de los programas estatales de seguridad operacional. • Apoyar la implantación de Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	• Colaborar para el fortalecimiento de los medios propios de los Estados en materia de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
Seguridad operacional de aeródromos	• Ayudar a los Estados a disponer los medios para que las nuevas generaciones de aeronaves puedan operar en los aeródromos existentes. • Reforzar la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones de los aeródromos. • Puesta en práctica del proceso de certificación de aeródromos.
Investigación de accidentes	• Asistir a los Estados en la aplicación de las disposiciones del Anexo 13.
Auditoría de la seguridad operacional	• Participar en las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional y realizar misiones OACI de validación coordinada (ICVM) • Apoyar la adopción del Enfoque de supervisión continua en las auditorías USOAP.
Cooperación civil-militar	• Impulsar la coordinación y la cooperación civil-militar.
SARPS sobre ATM	• Poner en práctica un proceso de recopilación anual de datos de FIR/UIR para la medición y análisis integral de la eficiencia. • Puesta en práctica de las nuevas disposiciones de la OACI sobre planes de vuelo.
Profesionales de aviación calificados	• Reforzar la capacidad regional de formación y apoyar la adopción del concepto de las competencias como base para la formación y la evaluación.

OFICINAS REGIONALES

Respuesta ante riesgos de seguridad operacional	• Apoyar la ejecución del Plan global para la seguridad operacional de la aviación/Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial proporcionando asistencia a los Estados y sus industrias aeronáuticas mediante la realización de seminarios prácticos, análisis de carencias en seguridad operacional, y seguimiento de los avances en la ejecución de los planes de acción.
Enlaces de datos	• Adoptar tecnologías compatibles entre sí. • Reforzar la coordinación entre los ACC en FIR adyacentes en rutas de alto tráfico.
Meteorología	• Puesta en marcha del sistema de vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW), vigilancia internacional de ciclones tropicales (ITCW) y SIGMET. • Implantación del WAFS y otros avances conexos. • Elaborar requisitos MET regionales en apoyo de ATM. • Aumentar la eficiencia en el intercambio de OPMET.
CNS/Espectro de radiofrecuencias	• Mayor compatibilidad entre sistemas de comunicación – Implantación de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) en la red de comunicaciones tierra-tierra. • Mejorar los sistemas de comunicación y de esclarecimiento de la situación en zonas oceánicas o remotas. • Protección y aprovechamiento óptimo del espectro de radiofrecuencias.
Información aeronáutica digital	• Mejorar el suministro de AIS/AIM. • Puesta en marcha del WGS-84 y e-TOD.
Seguridad de la aviación	• Organizar y colaborar en la realización de simposios y seminarios teóricos y prácticos sobre temas de seguridad de la aviación, facilitación y DVLM.
Auditoría de la seguridad de la aviación	• Verificar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados mediante Misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM).
ISD-Seguridad de la aviación	• Diseñar seminarios prácticos de asistencia sobre temas específicos y prestar apoyo para las conferencias y seminarios sobre AVSEC.
Actividades regionales vinculadas con la seguridad operacional	• Establecimiento del CAPSCA para la Región MID.

Recursos estimados, 2011-2012-2013

(en miles de CAD)

	2011	2012	2013	TOTAL
SEG. OP.	1 021	1 039	1 068	3 128
SEG. AVIACIÓN	612	624	641	1 877
SOSTENIBILIDAD	408	416	427	1 251
TOTAL:	2 041	2 079	2 137	6 257

OFICINAS REGIONALES

Ubicación: WACAF (Dakar, Senegal)
Objetivo: *Prestar asistencia en la consecución de los objetivos de la OACI, alentar a los Estados acreditados ante la Oficina regional del África Occidental y Central a aplicar las políticas y directivas de la Organización en las esferas de la navegación aérea, el transporte aéreo y la cooperación técnica.*

Programa	**Actividades**
ATM – Optimización del espacio aéreo	• Supervisar y coordinar las actividades de RMA. • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo en ruta. • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo de terminal. • Alinear la clasificación del espacio aéreo superior.
Navegación basada en la performance (PBN)	• Modificar las redes de rutas ATN para acortar los tiempos o las distancias de vuelo. • Aplicación de la navegación basada en la performance a las operaciones en el área terminal.
Implantación de la gestión de la seguridad operacional	• Apoyar la ejecución de los programas estatales de seguridad operacional. • Fortalecer las funciones de vigilancia nacional de la seguridad operacional a través de programas de asistencia. • Elaborar contramedidas prácticas y textos de orientación para responder eficazmente a los peligros que plantean las aves. • Apoyar las actividades del ACIP.
Seguridad operacional de aeródromos	• Reforzar la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones de los aeródromos. • Dar apoyo para la introducción de los requisitos para la certificación de aeródromos (SMS, etc.) • Fortalecer la seguridad operacional y eficiencia de los helipuertos. • Apoyar las actividades del ACIP.
Investigación de accidentes	• Aplicación de las disposiciones sobre la investigación de accidentes e incidentes.
Auditoría de la seguridad operacional	• Participar en las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional y realizar misiones OACI de validación coordinada (ICVM) • Apoyar la adopción del Enfoque de supervisión continua en las auditorías USOAP.
Cooperación civil-militar	Impulsar la coordinación y la cooperación civil-militar.
SARPS sobre ATM	• Poner en práctica un proceso de recopilación anual de datos de FIR/UIR para la medición y análisis integral de la eficiencia. • Puesta en práctica de las nuevas disposiciones de la OACI sobre planes de vuelo. • Mejorar el equilibrio entre la capacidad y la demanda.
Profesionales de aviación calificados	• Apoyar la aplicación integral de los requisitos de competencia lingüística. • Asistir para la creación de capacidad regional de formación y apoyar la adopción del concepto de las competencias como base para la formación y la evaluación. • Apoyar las actividades del ACIP.

OFICINAS REGIONALES

Respuesta ante riesgos de seguridad operacional	• Apoyar la ejecución del Plan global para la seguridad operacional de la aviación/Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial proporcionando asistencia a los Estados y sus industrias aeronáuticas mediante la realización de seminarios prácticos, análisis de carencias en seguridad operacional, y seguimiento de los avances en la ejecución de los planes de acción. • Realizar el seguimiento posterior de los seminarios prácticos sobre la hoja de ruta y los análisis de carencias de seguridad operacional; asistir a los Estados y la industria a través de misiones y seminarios teóricos. • Apoyar las actividades del ACIP.
Enlaces de datos	• Reforzar la coordinación entre los ACC en FIR adyacentes en rutas de alto tráfico.
Meteorología	• Puesta en marcha del sistema de vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW), vigilancia internacional de ciclones tropicales (ITCW) y SIGMET. • Implantación del WAFS y otros avances conexos. • Elaborar requisitos MET regionales en apoyo de ATM (Reuniones del Equipo Especial ATM/MET de AFI) • Aumentar la eficiencia de los intercambios de OPMET (mediante tres reuniones del Equipo Especial OPMET/M de AFI, una por año) • Implantar Sistemas de gestión de la calidad para el suministro de información MET aeronáutica. • Mejorar los pronósticos de alerta de área de aeródromo y terminal (como mínimo una visita a cada uno de los 24 Estados durante el trienio) • Desarrollo cooperativo de los servicios MET para la aviación en nueve Estados de la región WACAF (IFFAS: Proyecto CODEVMET)
CNS/Espectro de radiofrecuencias	• Mayor compatibilidad entre sistemas de comunicación – Implantación de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) en la red de comunicaciones tierra-tierra. • Mejorar los sistemas de comunicación y de esclarecimiento de la situación en zonas oceánicas. • Mayor esclarecimiento de la situación en las operaciones en superficie de aeródromos y TMA. • Mejorar los sistemas de comunicación y de esclarecimiento de la situación en zonas continentales remotas. • Mayor esclarecimiento de la situación en las operaciones en superficie de aeródromos y TMA. • Protección y aprovechamiento óptimo del espectro de radiofrecuencias.
Información aeronáutica digital	• Mejorar el suministro de AIS/AIM. • Puesta en marcha del WGS-84 y e-TOD. • Dar apoyo para la implantación de los servicios QMS dentro de AIS/AIM. • Apoyar la ejecución del Proyecto AFI-CAD en la Región AFI.
Seguridad de la aviación	• Ponderar y analizar las amenazas conocidas y probables contra la aviación civil con la asistencia del Grupo de Trabajo AVSEC - Anexo 17. • Organizar y colaborar en la realización de simposios y seminarios teóricos y prácticos sobre temas de seguridad de la aviación, facilitación y DVLM.
Auditoría de la seguridad de la aviación	• Verificar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados mediante Misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM).

OFICINAS REGIONALES

ISD-Seguridad de la aviación	• Diseñar propuestas de asistencia para los Estados, a fin de ayudarlos a dar respuesta a las deficiencias y vigilar su rectificación. • Diseñar seminarios prácticos de asistencia sobre temas específicos y prestar apoyo para las conferencias y seminarios sobre AVSEC. • Diseñar y llevar a la práctica programas de asistencia para regiones específicas en coordinación con Estados donantes y entidades regionales a fin de promover la adopción de un enfoque regional y las mejores prácticas.
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	• Dar apoyo a los Estados en la aplicación de los SARPS vinculados con la aeronavegabilidad. • Asistir a los Estados en la corrección de las deficiencias de vigilancia de la seguridad operacional detectadas conforme a los términos del Equipo de Seguridad Operacional de la Oficina Regional (ROST) • Dar apoyo permanente a las iniciativas de ACIP que apuntan al establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y órganos regionales de investigación de accidentes. • Apoyar las iniciativas vinculadas con el ACIP, incluida la realización de análisis de carencias, elaboración de planes de ejecución, seminarios teóricos y prácticos.
Actividades regionales vinculadas con la seguridad operacional	• Brindar apoyo para la corrección de las malas condiciones de ATS que se denuncien, en especial respecto al espacio aéreo. • Apoyar las actividades del ACIP.

Recursos estimados 2011-2012-2013

(en miles de CAD)

	2011	2012	2013	TOTAL
SEG. OP.	1 287	1 343	1 584	4 214
SEG. AVIACIÓN	772	785	828	2 386
SOSTENIBILIDAD	515	523	552	1 590
TOTAL:	2 575	2 651	2 964	8 190

Adicionalmente a los recursos que anteceden, se proporcionaron otros recursos para esta Oficina mediante la Transferencia de fondos de la Cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo. Véase el Anexo 4 para más detalles.

OFICINAS REGIONALES

Ubicación: SAM (Lima, Perú)

Objetivo: *Prestar asistencia en la consecución de los objetivos de la OACI, alentar a los Estados acreditados ante la Oficina regional de Sudamérica a aplicar las políticas y directivas de la Organización en las esferas de la navegación aérea, el transporte aéreo y la cooperación técnica.*

Programa	Actividades
ATM – Optimización del espacio aéreo	• Vigilancia de la seguridad operacional en el espacio aéreo para alcanzar el objetivo de seguridad operacional. • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo en ruta. • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo de terminal.
Navegación basada en la performance (PBN)	• Modificar las redes de rutas ATN para acortar los tiempos o las distancias de vuelo. • Aplicación de la navegación basada en la performance a las operaciones en el área terminal.
Implantación de la gestión de la seguridad operacional	• Poner en marcha mecanismos de intercambio de datos de seguridad operacional. • Apoyar la ejecución de los programas estatales de seguridad operacional. • Fortalecer las funciones de vigilancia nacional de la seguridad operacional a través de programas de asistencia. • Un seminario regional sobre aeronaves no tripuladas (UAS)
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	• Prestar asistencia y asumir la supervisión del Comité Técnico de SRVSOP para la integración de las nuevas enmiendas de los Anexos 6 y 8 en los LAR y el Manual del inspector de la aeronavegabilidad de conformidad con el Manual de aeronavegabilidad.
Seguridad operacional de aeródromos	• Disponer lo necesario para que se preste apoyo y se apliquen los requisitos para los aeródromos. • Reforzar la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones de los aeródromos. • Puesta en práctica del proceso de certificación de aeródromos. • Aumentar la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones de los helipuertos.
Investigación de accidentes	• Puesta en marcha de un mecanismo regional de investigación de accidentes e incidentes bajo la égida de la RSOO latinoamericana.
Auditoría de la seguridad operacional	• Participar en las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional y realizar misiones OACI de validación coordinada (ICVM) • Apoyar la adopción del Enfoque de supervisión continua en las auditorías USOAP.
Cooperación civil-militar	• Impulsar la coordinación y la cooperación civil-militar.
SARPS sobre ATM	• Poner en práctica un proceso de recopilación anual de datos de FIR/UIR para la medición y análisis integral de la eficiencia. • Puesta en práctica de las nuevas disposiciones de la OACI sobre planes de vuelo. • Mejorar el equilibrio entre la capacidad y la demanda.

OFICINAS REGIONALES

Profesionales de aviación calificados	• Reforzar la planificación de las necesidades regionales de recursos humanos e introducir el concepto de las competencias como base para la formación y la evaluación.
Respuesta ante riesgos de seguridad operacional	• Apoyar la ejecución del Plan global para la seguridad operacional de la aviación/Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial proporcionando asistencia a los Estados y sus industrias aeronáuticas mediante la realización de seminarios prácticos, análisis de carencias en seguridad operacional, y seguimiento de los avances en la ejecución.
Enlaces de datos	• Adoptar tecnologías compatibles entre sí. • Reforzar la coordinación entre los ACC en FIR adyacentes en rutas de alto tráfico.
Meteorología	• Puesta en marcha del sistema de vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW), vigilancia internacional de ciclones tropicales (ITCW) y SIGMET. • Implantación del WAFS y otros avances conexos. • Elaborar requisitos MET regionales en apoyo de ATM. • Aumentar la eficiencia en el intercambio de OPMET.
CNS/Espectro de radiofrecuencias	• Mayor compatibilidad entre sistemas de comunicación – Implantación de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) en la red de comunicaciones tierra-tierra. • Mejorar los sistemas de comunicación y de esclarecimiento de la situación en zonas oceánicas. • Mayor esclarecimiento de la situación en las operaciones en superficie de aeródromos y TMA. • Protección y aprovechamiento óptimo del espectro de radiofrecuencias. • Establecimiento de la Organización Regional Multinacional (RMO)
Información aeronáutica digital	• Mejorar el suministro de AIS/AIM. • Puesta en marcha del WGS-84 y e-TOD.
Seguridad de la aviación	• Organizar y colaborar en la realización de simposios y seminarios teóricos y prácticos sobre temas de seguridad de la aviación, facilitación y DVLM.
Auditoría de la seguridad de la aviación	• Verificar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados mediante Misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM).
ISD-Seguridad de la aviación	• Diseñar seminarios prácticos de asistencia sobre temas específicos y organizar y prestar apoyo para las conferencias y seminarios sobre AVSEC.

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
SEG. OP.	1 249	1 281	1 342	3 872
SEG. AVIACIÓN	749	769	805	2 323
SOSTENIBILIDAD	500	512	537	1 549
TOTAL:	2 498	2 562	2 685	7 744

OFICINAS REGIONALES

Ubicación: NACC (México DF, México)

Objetivo: *Prestar asistencia en la consecución de los objetivos de la OACI, alentar a los Estados acreditados ante la Oficina regional de Norteamérica, América Central y el Caribe a aplicar las políticas y directivas de la Organización en las esferas de la navegación aérea, el transporte aéreo y la cooperación técnica.*

Programa	Actividades
ATM – Optimización del espacio aéreo	• Vigilancia de la seguridad operacional en el espacio aéreo para alcanzar el objetivo de seguridad operacional. • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo en ruta. • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo de terminal.
Navegación basada en la performance (PBN)	• Aplicación de la navegación basada en la performance a las operaciones en el área terminal. • Modificar las redes de rutas ATN para acortar los tiempos o las distancias de vuelo. • Asumir funciones de secretaría para las actividades del programa de PBN CNS/ATM/SG del GREPECAS.
Implantación de la gestión de la seguridad operacional	• Apoyar la ejecución de los programas estatales de seguridad operacional (SSP). • Fortalecer las funciones de vigilancia nacional de la seguridad operacional a través de la asistencia.
Actividades regionales vinculadas con la seguridad operacional	• Evaluación de aeropuertos, reunión del Comité Directivo del CAPSCA y reunión del Equipo Regional de Medicina Aeronáutica (una vez al año en cada región del CAPSCA) • Brindar apoyo para la corrección de las malas condiciones de ATS que se denuncien, en especial respecto al espacio aéreo.
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	• Fortalecer los medios propios de los Estados en materia de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
Seguridad operacional de aeródromos	• Dar apoyo para la aplicación de los requisitos para los aeródromos. • Reforzar la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones de los aeródromos. • Puesta en práctica del proceso de certificación de aeródromos. • Asumir funciones de secretaría para las actividades de AGA/AOP/SG y CARSAMPAF del GREPECAS.
Investigación de accidentes	• Alentar a los Estados a notificar a la OACI los incidentes de seguridad operacional. • Aplicación de las disposiciones sobre la investigación de accidentes e incidentes.
Auditoría de la seguridad operacional	• Apoyar la adopción del Enfoque de supervisión continua en las auditorías USOAP. • Participar en las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional y realizar misiones OACI de validación coordinada (ICVM)
Cooperación civil-militar	• Impulsar la coordinación y la cooperación civil-militar.

OFICINAS REGIONALES

SARPS sobre ATM	• Poner en práctica un proceso de recopilación anual de datos de FIR/UIR para la medición y análisis integral de la eficiencia. • Puesta en práctica de las nuevas disposiciones de la OACI sobre planes de vuelo. • Mejorar el equilibrio entre la capacidad y la demanda.
Profesionales de aviación calificados	• Reforzar la planificación de las necesidades regionales de recursos humanos e introducir el concepto de las competencias como base para la formación y la evaluación.
Respuesta ante riesgos de seguridad operacional	• Ejecución del Plan global para la seguridad operacional de la aviación/Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial para asistir a los Estados y sus industrias aeronáuticas. • Asumir las funciones de secretaría para las actividades de RASG-PA. • Dar apoyo a las RSOO (ACSA y CASSOS) • Dar apoyo a los Estados para la aplicación de los SARPS de la OACI y en la corrección de las deficiencias de navegación aérea.
Enlaces de datos	• Adoptar tecnologías compatibles entre sí. • Reforzar la coordinación entre los ACC en FIR adyacentes en rutas de alto tráfico.
Meteorología	• Puesta en marcha del sistema de vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW), vigilancia internacional de ciclones tropicales (ITCW) y SIGMET. • Implantación del WAFS y otros avances conexos. • Elaborar requisitos MET regionales en apoyo de ATM. • Aumentar la eficiencia en el intercambio de OPMET.
CNS/Espectro de radiofrecuencias	• Mayor compatibilidad entre sistemas de comunicación – Implantación de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) en la red de comunicaciones tierra-tierra. • Mejorar los sistemas de comunicación y de esclarecimiento de situaciones de ATM. • Asumir funciones de secretaría para las actividades del programa de automatización de CNS/ATM/SG y esclarecimiento de situaciones ATM del GREPECAS. • Protección y aprovechamiento óptimo del espectro de radiofrecuencias. • Mejorar el Proceso de planificación regional de la OACI.
Información aeronáutica digital	• Mejorar el suministro de AIS/AIM. • Puesta en marcha del WGS-84 y e-TOD. • Asumir las funciones de secretaría para las actividades de AIM/SG del GREPECAS.
Seguridad de la aviación	• Ponderar y analizar las amenazas conocidas y probables contra la aviación civil con la asistencia del Grupo de Trabajo AVSEC - Anexo 17. • Organizar y colaborar en la realización de simposios y seminarios teóricos y prácticos sobre temas de seguridad de la aviación, facilitación y DVLM.
Auditoría de la seguridad de la aviación	• Apoyar la ejecución de las auditorías USAP de 2° ciclo. • Verificar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados mediante Misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM).

OFICINAS REGIONALES

ISD-Seguridad de la aviación	• Diseñar propuestas de asistencia para los Estados, a fin de ayudarlos a dar respuesta a las deficiencias y vigilar su rectificación. • Diseñar seminarios prácticos de asistencia sobre temas específicos y organizar y prestar apoyo para las conferencias y seminarios sobre AVSEC. • Diseñar y llevar a la práctica programas de asistencia para regiones específicas en coordinación con Estados donantes y entidades regionales a fin de promover la adopción de un enfoque regional y las mejores prácticas. • Asumir las funciones de secretaría para las actividades de AVSEC/FAL/RG-PA. • Coordinar los cursos de formación y seminarios prácticos en los ASTC de la OACI.
Actividades regionales vinculadas con la seguridad operacional	• Aplicación de las disposiciones sobre búsqueda y salvamento.

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
SEG. OP.	1 336	1 367	1 441	4 144
SEG. AVIACIÓN	802	820	865	2 486
SOSTENIBILIDAD	534	547	576	1 658
TOTAL:	2 672	2 734	2 882	8 288

Adicionalmente a los recursos que anteceden, se proporcionaron otros recursos para esta Oficina mediante el Reembolso del Fondo AOSC. Véase el Anexo 4 para más detalles.

OFICINAS REGIONALES

Ubicación: ESAF (Nairobi, Kenya)

Objetivo: *Prestar asistencia en la consecución de los objetivos de la OACI, alentar a los Estados acreditados ante la Oficina regional del África Oriental y Meridional a aplicar las políticas y directivas de la Organización en las esferas de la navegación aérea, el transporte aéreo y la cooperación técnica.*

Programa	Actividades
ATM – Optimización del espacio aéreo	• Vigilancia de la seguridad operacional en el espacio aéreo para mantener niveles aceptables de seguridad operacional. • Supervisar y brindar apoyo a las actividades de RMA. • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo en ruta en la Región ESAF. • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo de terminal. • Examen integral de la red de rutas ATS de la Región AFI. • Promover la vigilancia en espacios aéreos señalados. • Alinear la clasificación del espacio aéreo superior.
Navegación basada en la performance (PBN)	• Aplicación de la navegación basada en la performance a las operaciones en el área terminal. • Modificar las redes de rutas ATN para acortar los tiempos o las distancias de vuelo.
Implantación de la gestión de la seguridad operacional	• Apoyar la ejecución de los programas estatales de seguridad operacional. • Apoyar la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en los aeródromos certificados. • Fortalecer las funciones de vigilancia nacional de la seguridad operacional a través de programas de asistencia. • Diseñar y realizar seminarios teóricos/prácticos específicos a la región para promover la adopción de una “cultura de la seguridad operacional”. • Apoyar las actividades del ACIP. • Dos seminarios teóricos regionales sobre la admisión de aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo general. • Apoyar el diseño de procedimientos para la admisión de aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo general.
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	• Dar apoyo a los Estados en la aplicación de los SARPS vinculados con la aeronavegabilidad. • Coordinar y facilitar las iniciativas vinculadas con el ACIP, como la realización de análisis de carencias, elaboración de planes de ejecución, seminarios teóricos y prácticos. • Facilitar el establecimiento de “Centros de Excelencia para la Medicina Aeronáutica” en la órbita de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional vigentes.
Actividades regionales vinculadas con la seguridad operacional	• Brindar apoyo para la corrección de las malas condiciones de ATS que se denuncien, en especial respecto al espacio aéreo. • Apoyar las actividades del ACIP.

OFICINAS REGIONALES

Seguridad operacional de aeródromos	• Dar apoyo a los Estados en la ejecución de los planes de medidas correctivas para eliminar las deficiencias detectadas en las auditorías USOAP. • Reforzar la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones de los aeródromos. • Puesta en práctica del proceso de certificación de aeródromos. • Apoyar las actividades del ACIP. • Aplicación efectiva de los requisitos de diseño y operación de helipuertos.
Investigación de accidentes	• Facilitar el establecimiento de unidades regionales de investigación de accidentes en la órbita de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional vigentes de acuerdo con lo previsto en los planes de ejecución del proyecto ACIP.
Cooperación civil-militar	• Impulsar la coordinación y la cooperación civil-militar.
SARPS sobre ATM	• Poner en práctica un proceso de recopilación anual de datos de FIR/UIR para la medición y análisis integral de la eficiencia. • Mejorar el equilibrio entre la capacidad y la demanda. • Puesta en práctica de las nuevas disposiciones de la OACI sobre planes de vuelo.
Profesionales de aviación calificados	• Apoyar la aplicación integral de los requisitos de competencia lingüística. • Apoyar las actividades del ACIP.
Respuesta ante riesgos de seguridad operacional	• Dar apoyo a los Estados para la aplicación de los SARPS de la OACI. • Coordinar y facilitar los seminarios teóricos y prácticos realizados a iniciativa de la Oficina regional y el ACIP con el objetivo de reducir el riesgo de accidentes de aviación. • Apoyar las actividades del ACIP.
CNS/Espectro de radiofrecuencias	• Mejorar los sistemas de comunicación y de esclarecimiento de la situación en zonas oceánicas. • Mayor esclarecimiento de la situación en las operaciones en ruta, TMA y de aeródromos. • Mayor compatibilidad entre sistemas de comunicación – Implantación de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) en la red de comunicaciones tierra-tierra. • Protección y aprovechamiento óptimo del espectro de radiofrecuencias. • Asegurar la ejecución de infraestructura para la navegación PBN que satisfaga los requisitos operacionales.
Información aeronáutica digital	• Mejorar el suministro de AIS/AIM. • Puesta en marcha del WGS-84 y e-TOD. • Dar apoyo a la armonización y compatibilidad de las aplicaciones de enlace de datos ATM. • Mejorar las comunicaciones por enlace de datos para reducir la necesidad de entablar comunicaciones de voz en las rutas de más tráfico.

OFICINAS REGIONALES

Seguridad de la aviación	• Ponderar y analizar las amenazas conocidas y probables contra la aviación civil con la asistencia del Grupo de trabajo AVSEC - Anexo 17. • Organizar y colaborar en la realización de simposios y seminarios teóricos y prácticos sobre temas de seguridad de la aviación, facilitación y DVLM. • Dar apoyo para la ejecución de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación civil en África que recibió el aval de los ministros encargados de la aviación civil reunidos en Abuja, Nigeria, en abril de 2010.
Auditoría de la seguridad de la aviación	• Verificar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados mediante Misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM).
ISD-Seguridad de la aviación	• Diseñar propuestas de asistencia para los Estados, a fin de ayudarlos a dar respuesta a las deficiencias y vigilar su rectificación. • Diseñar seminarios prácticos de asistencia sobre temas específicos y organizar y prestar apoyo para las conferencias y seminarios sobre AVSEC. • Diseñar y llevar a la práctica programas de asistencia para regiones específicas en coordinación con Estados donantes y entidades regionales a fin de promover la adopción de un enfoque regional y las mejores prácticas.
Meteorología	• Puesta en marcha del sistema de vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW), vigilancia internacional de ciclones tropicales (ITCW) y SIGMET. • Implantación del WAFS y otros avances conexos. • Elaborar requisitos MET regionales en apoyo de ATM (Reuniones del Equipo Especial ATM/MET de AFI) • Aumentar la eficiencia de los intercambios de OPMET (mediante tres reuniones del Equipo Especial OPMET/M de AFI, una por año) • Implantar Sistemas de gestión de la calidad para el suministro de servicios MET aeronáuticos. • Mejorar los pronósticos de alerta de área de aeródromo y terminal (como mínimo una visita a cada uno de los 24 Estados durante el trienio)
Auditoría de la seguridad operacional	• Participar en las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional y realizar misiones OACI de validación coordinada (ICVM) • Apoyar la adopción del Enfoque de supervisión continua en las auditorías USOAP.

Recursos estimados 2011-2012-2013

(en miles de CAD)

	2011	2012	2013	TOTAL
SEG. OP.	1 326	1 407	1 425	4 158
SEG. AVIACIÓN	796	823	855	2 474
SOSTENIBILIDAD	531	549	570	1 649
TOTAL:	2 653	2 778	2 850	8 281

Adicionalmente a los recursos que anteceden, se proporcionaron otros recursos para esta Oficina mediante la Transferencia de fondos de la Cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo. Véase el Anexo 4 para más detalles.

OFICINAS REGIONALES

Ubicación: EUR/NAT (París, Francia)

Objetivo: *Prestar asistencia en la consecución de los objetivos de la OACI, alentar a los Estados acreditados ante la Oficina regional de Europa y el Atlántico Septentrional a aplicar las políticas y directivas de la Organización en las esferas de la navegación aérea, el transporte aéreo y la cooperación técnica.*

Programa	Actividades
ATM – Optimización del espacio aéreo	• Supervisar y coordinar las actividades de RMA. • Introducir RVSM en el resto de la región EUR. • Separación horizontal reducida. • Vigilancia del espacio aéreo para contener los riesgos dentro de los niveles de seguridad operacional definidos. • Optimizar la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo en ruta de la Región EUR/NAT. • Alinear la clasificación del espacio aéreo superior e inferior.
Navegación basada en la performance (PBN)	• Modificar las redes de rutas ATN para acortar los tiempos o las distancias de vuelo. • Aplicación de la navegación basada en la performance.
Implantación de la gestión de la seguridad operacional	• Poner en marcha mecanismos de intercambio de datos de seguridad operacional. • Alentar a los Estados a notificar a la OACI los incidentes de seguridad operacional. • Apoyar la implantación de Sistemas de gestión de la seguridad operacional. • Apoyar la ejecución de los programas estatales de seguridad operacional. • Fortalecer las funciones de vigilancia nacional de la seguridad operacional a través de programas de asistencia.
Seguridad operacional de aeródromos	• Reforzar la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones de los aeródromos. • Puesta en práctica del proceso de certificación de aeródromos.
Investigación de accidentes	• Mejorar la notificación de los incidentes de seguridad operacional.
Auditoría de la seguridad operacional	• Participar en las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional y realizar misiones OACI de validación coordinada (ICVM) • Apoyar la adopción del Enfoque de supervisión continua en las auditorías USOAP.
Cooperación civil-militar	• Impulsar la coordinación y la cooperación civil-militar.
SARPS sobre ATM	• Poner en práctica un proceso de recopilación anual de datos de FIR/UIR para la medición y análisis integral de la eficiencia. • Aplicación de las Enmiendas I a 15 de los PANS ATM (modificaciones en FPL) • Organizar dos reuniones del Equipo Especial por año. • Mejorar el equilibrio entre la capacidad y la demanda.
Profesionales de aviación calificados	• Apoyar la aplicación integral de los requisitos de competencia lingüística. • Dar apoyo para el desarrollo de las competencias en el diseño de PANS OPS dentro de la Región Europa. • Dar apoyo para el desarrollo de las competencias en el transporte de mercancías peligrosas dentro de la Región Europa.

OFICINAS REGIONALES

Respuesta ante riesgos de seguridad operacional	• Asistir a los Estados en la aplicación de los SARPS de la OACI. • Apoyar y coordinar la adopción de las metodologías GASP y GASR en asociación entre los Estados acreditados y la industria. • Apoyar la ejecución del Plan global para la seguridad operacional de la aviación/Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial proporcionando asistencia a los Estados y sus industrias aeronáuticas mediante la realización de seminarios prácticos, análisis de carencias en seguridad operacional, y seguimiento de los avances en la ejecución de los planes de acción. • Disminuir los riesgos a través de la introducción de nuevas tecnologías.
Enlaces de datos	• Dar apoyo a la armonización y compatibilidad de las aplicaciones de enlace de datos. • Mejorar las comunicaciones por enlace de datos para reducir la necesidad de entablar comunicaciones de voz en las rutas de más tráfico.
Meteorología	• Puesta en marcha del sistema de vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW), vigilancia internacional de ciclones tropicales (ITCW) y SIGMET. • Implantación del WAFS y otros avances conexos. • Elaborar requisitos MET regionales en apoyo de ATM. • Aumentar la eficiencia en el intercambio de OPMET.
CNS/Espectro de radiofrecuencias	• Mayor compatibilidad entre sistemas de comunicación – Implantación de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) en la red de comunicaciones tierra-tierra. • Mayor compatibilidad entre sistemas de comunicación – Implantación de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) en la red de comunicaciones tierra-tierra. • Mejorar los sistemas de comunicación y de esclarecimiento de la situación en zonas oceánicas. • Mayor esclarecimiento de la situación en las operaciones en superficie de aeródromos y TMA. • Protección y aprovechamiento óptimo del espectro de radiofrecuencias. • Proceso de planificación regional de la OACI.
Información aeronáutica digital	• Dar apoyo para la implantación de bloques funcionales de espacio aéreo (FAB) • Mejorar el suministro de AIS/AIM. • Puesta en marcha del WGS-84 y e-TOD.
Seguridad de la aviación	• Organizar y colaborar en la realización de simposios y seminarios teóricos y prácticos sobre temas de seguridad de la aviación, facilitación y DVLM.
Auditoría de la seguridad de la aviación	• Verificar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados mediante Misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM).
ISD-Seguridad de la aviación	• Diseñar seminarios prácticos de asistencia sobre temas específicos y prestar apoyo para las conferencias y seminarios sobre AVSEC.

Recursos estimados 2011-2012-2013

(en miles de CAD)

	2011	2012	2013	TOTAL
SEG. OP.	2 029	2 104	2 176	6 309
SEG. AVIACIÓN	1 218	1 262	1 306	3 786
SOSTENIBILIDAD	812	841	870	2 524
TOTAL:	4 059	4 207	4 352	12 618

DESCRIPCIÓN DE LOS PROGRAMAS

POR

ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN BÁSICAS

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Administración y gestión de servicios

Descripción: *Planificar, gestionar y supervisar las actividades de la Dirección de Administración y Servicios en relación con la administración de los recursos humanos, tecnología de la información y comunicaciones, servicios de idiomas y publicaciones, servicios de secretaría para el Consejo y la Asamblea, servicios de conferencias y oficina, registro y administración de la web, servicios de seguridad y servicios de viajes.*

Brindar apoyo y asesoramiento estratégico sobre temas diversos de gestión a la Asamblea, el Consejo, el Comité de Recursos Humanos, el Comité de Finanzas, el Secretario General y los demás comités operacionales de la Secretaría.

Colaborar con las iniciativas interinstitucionales de las Naciones Unidas en apoyo de reformas de la administración y la gestión dirigidas a aumentar la eficiencia y eficacia de las organizaciones.

Resultados previstos:

1. Modernización del proceso de administración y gestión:
   - Sistema de gestión de documentos y registros electrónicos (EDRMS)
   - Herramientas informáticas de apoyo a la traducción (CAT)
2. Desarrollo de las políticas, reglas y procedimientos de recursos humanos que permitan acompañar la evolución en las necesidades de la Organización y proyectar una Secretaría de calibre internacional, motivada y de gran calidad.
3. Asignación dinámica de los recursos humanos en función de las necesidades mediante la individualización de los recursos necesarios para asistir en las actividades de alta prioridad.

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
MAA-DADB	1 950	1 794	1 745	5 489

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Apoyo administrativo para la Comisión de Navegación Aérea

Descripción: *Esta función abarca todo el apoyo administrativo para la Comisión de Navegación Aérea; incluye la asistencia en cuestiones de programación, registro y procedimiento así como el mantenimiento y mejora del sitio web de la ANC.*

Resultados previstos:

1.	Planificación efectiva de los períodos de sesiones y a largo plazo.	2.	Registros precisos de las sesiones del ANC.
3.	Comunicación efectiva de la documentación de respaldo para las sesiones de la ANC.	4.	Garantía de calidad de las notas de estudio sobre navegación aérea.

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
MAA GB-ACS	447	464	489	1 400

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Secretaría de la Asamblea y el Consejo

Descripción: *Brindar servicios de secretaría para las plenarias y sesiones del Comité Ejecutivo de la Asamblea y las sesiones del Consejo. Realizar el seguimiento posterior de las resoluciones y decisiones de la Asamblea y el Consejo.*

Resultados previstos:

1. Difusión oportuna de las decisiones del Consejo, las actas y los resúmenes de decisiones.
2. Seguimiento posterior más ajustado de las resoluciones y decisiones de la Asamblea y el Consejo.
3. Elaboración oportuna de la transcripción de las actuaciones para las sesiones del Consejo y la Comisión de Navegación Aérea, las plenarias y sesiones del Comité Ejecutivo de la Asamblea y las reuniones de los demás órganos, conforme se solicite.
4. Avanzar en la instalación del sistema electrónico de votación para las votaciones en el Consejo durante los períodos de sesiones de la Asamblea.

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
MAA GB-ACS	481	471	470	1 422

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Gestión financiera y del presupuesto

Descripción: *Esta función se ocupa de mantener y mejorar los sistemas de gestión financiera y control interno, la aplicación del Reglamento financiero y los procedimientos conexos, la registración contable, la administración de los activos financieros de la Organización; asiste en la asignación de recursos por programas y operacionales para lograr un máximo aprovechamiento de los fondos disponibles o previstos en función de las prioridades de la Organización (planificación y presupuesto); administra las transacciones financieras y rinde cuenta de las mismas en los estados financieros anuales, los informes para los donantes y otros informes.*

Resultados previstos:

1. Dictamen sin salvedades del Auditor externo cada año.	2. Aplicación de las disposiciones para la transición a las IPSAS dentro del plazo prescripto en estas normas, con los ajustes ulteriores que sean necesarios.
3, Erogaciones presupuestarias conformes al Reglamento financiero y dentro de los límites de consignación aprobados.	4. Producción de información financiera oportuna y exacta.
5. Publicación de una versión revisada del reglamento, las políticas y los procedimientos financieros para enero de 2012.	6. Redacción de un Marco de control interno para reforzar la administración y protección de los recursos de la OACI.
7. Presupuesto de la Organización elaborado y aprobado por todos los órganos rectores.	8. Liquidación oportuna y exacta de los sueldos del personal, los especialistas en las misiones y los consultores.

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
MAA-FIN	3 231	3 260	3 410	9 901

Adicionalmente a los recursos que anteceden, se proporcionaron otros recursos para esta Oficina mediante el Reembolso del Fondo AOSC. Véase el Anexo 4 para más detalles.

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Servicios a las conferencias

Descripción: *Gestión estratégica, coordinación o restructuración de las instalaciones de conferencias, sistemas de telefonía, control de existencias y locales de oficina en la Sede y las Oficinas regionales; suministro de servicios a las conferencias adecuados, oportunos y económicos. Mantenimiento de una comunicación efectiva con el Ministerio de Obras Públicas y Servicios Gubernamentales de Canadá sobre los costos de funcionamiento y mantenimiento, los proyectos conjuntos a costo compartido y las reparaciones mayores de los locales de la Sede.*

Resultados previstos:

1. Mejor coordinación y calidad de los servicios a las conferencias y para las reuniones del Consejo, ANC y los Comités.
2. Instalación de servicios permanentes de video-conferencias en la Sede.
3. Aprovechamiento óptimo del espacio disponible.
4. Revisión de la configuración del sistema de telefonía, en previsión de la integración de las Oficinas regionales.
5. Modernización del sistema de audio en las salas de conferencias mediante el remplazo de la tecnología analógica por tecnología digital.
6. Modernización del sistema de inscripción en línea y automatización de las reservas de salas de conferencias.

Recursos estimados, 2011-2012-2013 (en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
PS-COS	2 488	2 395	2 452	7 336
MAA-COS	1 029	985	1 009	3 023
MAA GB-COS	1 459	1 410	1 444	4 313
TOTAL:	4 976	4 791	4 905	14 671

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Evaluación y auditoría interna

Descripción: *De acuerdo con su estatuto, la función de la oficina de Evaluación de Programas, Auditoría y Examen Administrativo es aumentar la economía, efectividad y eficacia de las operaciones de la OACI mediante la realización de un programa acordado de auditorías, evaluaciones e investigaciones internas. Las auditorías internas buscan detectar los riesgos, los flancos débiles en los controles internos y las ineficiencias operacionales y formular recomendaciones para su corrección. A partir de evaluaciones estructuradas y sistemáticas se formulan recomendaciones dirigidas a fortalecer la pertinencia, efectividad, eficacia, efecto y sostenibilidad de los programas, las políticas y los proyectos. Ante cualquier denuncia de irregularidades se dispone sin demoras una investigación en profundidad, con lo que se fortalece el basamento ético de la Organización. La EAO contribuye además en las operaciones y procesos de la OACI con asesoramiento para la gestión, además de brindar apoyo a AGEA, al Auditor externo y la Dependencia Común de Inspección (DCI)*

Resultados previstos:

1. Informes de auditoría interna independientes que parten de la individualización de los riesgos, dirigidos a reforzar el cumplimiento de las políticas, los reglamentos y los procedimientos establecidos y aumentar la economía, eficacia y efectividad de las operaciones.
2. Evaluaciones independientes con recomendaciones dirigidas a fortalecer la pertinencia, efectividad, eficacia, efecto y sostenibilidad de los programas, las políticas y los proyectos.
3. Fortalecimiento del basamento ético de la OACI mediante la instauración de un mecanismo de denuncia interna de irregularidades y la realización de investigaciones coordinadas.
4. Contribución a las operaciones y procesos de la OACI mediante el suministro de asesoramiento para la gestión.
5. Mayor cumplimiento de las recomendaciones de la EAO, el Auditor externo y la Dependencia Común de Inspección gracias al seguimiento posterior sistemático.
6. Estructura de manejo de riesgos diseñada para toda la Organización con el fin de ponderar los riesgos y su posible repercusión en los programas e incorporar estrategias de atenuación de esos riesgos en la formulación y planificación de programas.

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
MAA-EAO	851	1 090	1 146	3 087

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Gestión ejecutiva

Descripción: *Abarca los despachos del Presidente y del Secretario General.*

El despacho del Presidente brinda el apoyo y los servicios que requieren el Consejo y sus órganos subordinados para desempeñar sus deberes estatutarios y demás funciones con eficiencia.

El despacho del Secretario General define el rumbo estratégico de la Secretaría y vela por el cumplimiento del mandato de la Organización a través de la ejecución de las políticas, directivas y programas de trabajo aprobados por la Asamblea y el Consejo.

Los recursos incluyen también los destinados a la Asamblea de 2013, de forma de contar con el apoyo y los servicios necesarios para que la Asamblea pueda cumplir sus deberes estatutarios y demás funciones con eficiencia.

Resultados previstos:

1. Asesorar al Consejo.	2. Impulsar el cambio en la Organización y los intervinientes respecto a la misión y el mandato de la OACI.
3. Motivar al personal en los programas y las operaciones.	4. Ejecutar el Plan de actividades y el presupuesto.
5. Formular políticas y recomendaciones de planificación al Consejo.	6. Reaccionar ante los cambios de prioridades y las situaciones de crisis, orientando al Consejo e intermediando su accionar respecto a las prioridades de la Organización y las cuestiones de gobernanza.
7. Elevar la moral del personal e instituir el proceso de planificación del relevo.	8. Administrar los recursos financieros, humanos y físicos con la mayor economía y eficiencia para que se alcancen los resultados previstos sin que se excedan las consignaciones.

Recursos estimados, 2011-2012-2013

(en miles de CAD)

	2011	2012	2013	TOTAL
PS-OSG	1 460	1 500	1 559	4 518
MAA GB-OSG	200	200	984	1 384
TOTAL:	1 660	1 700	2 543	5 903

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Recursos humanos

Descripción: *Mejora continua de las políticas, reglamento y procedimientos de recursos humanos de la Organización dirigida a crear una filosofía orientada al logro de resultados y atender a las necesidades cambiantes de la Organización, recurriendo para ello a la contratación, retención y motivación de un plantel calificado y diverso. La estrategia comprende tanto la administración de los recursos humanos como la planificación del relevo, las contrataciones, remuneraciones y desarrollo/capacitación del personal, sistemas efectivos de gestión del desempeño (PACE), la prestación de servicios y asesoramiento profesional a los empleados y directivos de la Organización (administración de contratos y beneficios, seguridad social, pensiones, atención de la salud y seguro de vida), la creación de un ambiente de trabajo positivo y motivador mediante la adopción de políticas claras, relaciones laborales armoniosas, procesos efectivos para la resolución de conflictos, y un tratamiento igualitario y justo para todo el personal.*

Participar en las reuniones del Régimen Común de las Naciones Unidas y en la realización de estudios, cuestionarios, encuestas sobre las condiciones de contratación y el Reglamento del Régimen Común de la ONU.

Resultados previstos:

1. Mayor transparencia, accesibilidad y uniformidad en la aplicación del Reglamento del personal revisado mediante la revisión de las políticas y procedimientos y la elaboración de un Manual de recursos humanos de gran alcance disponible para consulta en línea.	2. Cobertura oportuna de los puestos vacantes a través del análisis anual de la nómina y la elaboración de informes, la individualización y selección de los candidatos más idóneos, y el cumplimiento de los plazos de contratación. Apoyo técnico al Secretario General y HRC en el proceso de selección para los puestos superiores (D1 y D2)
3. Tramitación oportuna y precisa de los contratos y beneficios para todas las categorías de personal (funcionarios, especialistas adscriptos, expertos asociados/JPO, pasantes y consultores)	4. Fortalecimiento de los conocimientos y aptitudes del personal que les permita dar respuesta a las necesidades de la Organización conforme vayan evolucionando, mediante la identificación de oportunidades de aprendizaje y desarrollo y la administración de los planes y presupuestos para formación.
5. Conversión de la escala de sueldos y el sistema de clasificación de la categoría de Servicios generales a un sistema de siete niveles en consonancia con los cambios operados en el Régimen Común de la ONU.	6. Aumento de la autoridad y responsabilidad de los cuadros ejecutivos por la gestión del desempeño a través de la instauración y evaluación de un sistema PACE revisado.
7. Planificación efectiva y realización de encuestas sobre las condiciones de servicio de las categorías Profesional y Servicios generales, a saber: la Encuesta integral de sueldos de los Servicios generales, la encuesta DSA (anual), las encuestas sobre los ajustes por lugar de destino, y los ajustes de sueldo y emolumentos del Secretario General y el Presidente.	8. Suministro de servicios de seguridad social, tales como beneficios jubilatorios, seguro de salud, indemnizaciones y servicios médicos.
9. Actualizar, aplicar y administrar los contratos teniendo en cuenta las mejores prácticas de la ONU.	10. Elaborar un marco para la planificación del relevo.

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
MAA-HR	3 588	3 863	4 059	11 510

Adicionalmente a los recursos que anteceden, se proporcionaron otros recursos para esta Oficina mediante el Reembolso del Fondo AOSC. Véase el Anexo 4 para más detalles.

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Tecnología de la información

Descripción: *Elaborar y mantener un Plan rector de IT; brindar apoyo al Comité de Gestión de ICT para la coordinación y asignación de prioridades de las actividades de IT; proteger la información de la OACI y los servicios de IT a través del desarrollo e instalación de una red de seguridad informática; dar apoyo para las actividades de las unidades operacionales de la OACI a través de la planificación, despliegue y mantenimiento de la infraestructura informática necesaria (correo electrónico, almacenamiento de la información, web/SharePoint, etc.); proporcionar servicios de asistencia a los usuarios; transformar los soportes lógicos tradicionales en plataformas modernas de manera económica, segura y rápida; formular políticas, estrategias y normas para asegurar que todos la información y los datos que se adquieren, generan o comparten han sido validados, no comportan riesgos, son de alta calidad y de fácil acceso.*

Resultados previstos:

1. Coordinación de las prioridades de IT de la Organización y ajuste anual de las previsiones del Plan rector.
2. Seguridad de la información:
   - Fortalecimiento de la protección de los datos de acuerdo con la Hoja de ruta para la seguridad informática y de las comunicaciones,
   - Ejecución de la Fase 2, Recuperación en caso de falla catastrófica, desarrollo y puesta en marcha de un sistema de gestión de la seguridad de la información.
3. Gestión de la infraestructura informática: mejores medios de comunicación, menores costos de almacenamiento, mayor disponibilidad de los datos.
   - Desplegar una estrategia de acceso remoto para que las Oficinas regionales puedan acceder a los sistemas y recursos de la Sede.
   - Desplegar una estrategia de comunicación unificada y realizar la integración de los servicios de correo electrónico, telefonía por internet, telefonía, mensajería instantánea y videoconferencias en la Sede y las Oficinas regionales.
   - Configuración e instalación de servicios multimedia y de acceso a internet en las salas de conferencias de la Sede y las Oficinas regionales.
   - Finalizar la instalación del sistema de retención de información.
   - Administración de los puestos de trabajo según la vida útil del equipo; actualización de los programas y soportes y mantenimiento de la infraestructura de servidores y almacenamiento de datos.
   - Desarrollo de soportes especializados y mantenimiento de los principales sistemas comerciales de ofimática.
   - Actualización de los soportes lógicos internos para hacerlos compatibles con el sistema Microsoft Windows.
4. Gestión del proyecto PRE: finalizar la primera fase de instalación del sistema IRIS. Ajustar el sistema para atender a las nuevas exigencias y procesos operacionales de la OACI.

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

5. Gestión de proyectos, diseño y administración de bases de datos y servicio técnico para el desarrollo e instalación de
   - Sistemas mejorados de gestión de conocimientos/ documentación/registros (EDRMS/CMS)
   - Herramientas informatizadas de apoyo a la traducción (CATS)
   - Actualización de las bases de datos de la OACI
6. Apoyo al Programa: trabajar en colaboración con las Direcciones para el desarrollo de los soportes lógicos y bases de datos necesarios para: EANP, IIAID, ISDCAS, EFOD, Comunicaciones electrónicas a los Estados

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
PS-ICT	2 811	2 850	2 862	8 522
MAA-ICT	1 640	1 662	1 669	4 971
MAA GB-ICT	234	237	238	710
TOTAL:	4 685	4 750	4 770	14 204

Adicionalmente a los recursos que anteceden, se proporcionaron otros recursos para esta Oficina mediante el Reembolso del Fondo AOSC. Véase el Anexo 4 para más detalles.

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Servicios de idiomas

Descripción: *Prestar servicios adecuados de interpretación y traducción en los seis idiomas de la OACI (árabe, chino, español, francés, inglés, ruso) para las actividades de apoyo al Programa y las actividades del Consejo, los Órganos rectores y la ANC. Asegurar la producción oportuna de las notas de estudio para las reuniones de la OACI con distribución simultánea en los seis idiomas. Asegurar la distribución oportuna de las comunicaciones y publicaciones a los Estados miembros.*

Resultados previstos:

1, Suministro de servicios de interpretación para Apoyo al Programa (1 465 turnos de cabina por año), servicios de traducción para Apoyo al Programa (9 millones de palabras por año), servicios de editorial para las publicaciones (55 000 páginas por año), servicios de referencias (8 280 tareas por año), ingreso y actualización de 2 900 registros terminológicos publicados en ICAOTERM en los seis idiomas.

2. Ampliación de la lista de profesionales para los servicios de traducción e interpretación.

3. Instalación de un sistema informático de apoyo a la traducción (CATS).

4. Mejora en los procesos de subcontratación externa.

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
PS-LPB	8 657	8 889	9 133	26 679
MAA GB-LPB	4 089	4 200	4 315	12 604
TOTAL:	12 745	13 090	13 448	39 283

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Servicios jurídicos y relaciones exteriores

Descripción: *Esta función abarca el asesoramiento jurídico para las demás direcciones y dependencias de la Organización, los Estados miembros, los órganos rectores, el Presidente del Consejo y el Secretario General sobre temas constitucionales, de políticas, administrativos, procesales y demás; la facilitación para la elaboración de instrumentos de derecho aeronáutico internacional; las gestiones para impulsar la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; la función de depositario de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; la inscripción de los acuerdos aeronáuticos según lo previsto en los Artículos 83 y 83 bis del Convenio de Chicago; la participación en la administración del sistema de justicia interno; la participación en determinados aspectos de la ejecución de la política deontológica de la OACI; la asistencia a la Organización, los miembros de las Delegaciones y el personal de la OACI sobre los privilegios e inmunidades; y la función de enlace con el país anfitrión, las Naciones Unidas y otras organizaciones.*

Resultados previstos:

1. Protección de los intereses jurídicos de la OACI, asegurando que el accionar de la Organización responda a los más altos parámetros de corrección jurídica.	2. Toda la documentación oficial tiene el necesario fundamento jurídico para las medidas allí propuestas.
3. Asesoramiento oportuno y adecuado dentro de los plazos estipulados.	4. Elaboración de un proyecto de instrumento jurídico sobre pasajeros insubordinados para el final del trienio.
5. Ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional por parte de los Estados.	6. Tramitación de todos los depósitos de instrumentos de ratificación dentro de los siete días hábiles de su recepción.
7. Eliminación durante el trienio de los acuerdos pendientes de inscripción, mantenimiento al día de las inscripciones.	8. Rápido tratamiento de los recursos planteados por el personal.
9. Administración eficiente de la política de divulgación financiera de la OACI.	10. Prevención o atenuación de los diferendos entre los Estados sobre cuestiones de aviación civil.
11. Reducción de la posibilidad de diferendos entre la OACI y las partes interesadas.	12. Asistencia de alta calidad y oportuna en asuntos protocolares.

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
PS-LEB	1 956	2 048	2 011	6 015

Adicionalmente a los recursos que anteceden, se proporcionaron otros recursos para esta Oficina mediante el Reembolso del Fondo AOSC. Véase el Anexo 4 para más detalles.

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Servicios de gestión de registros y de la web

Descripción: *Gestión de los registros oficiales de la Organización; mantenimiento de la base de datos de registros oficiales; colección de documentación de archivo; suministro de servicios de referencia para la Secretaría y los usuarios externos; suministro y mejora de un portal web seguro (ICAO-NET) para los Estados miembros, las Delegaciones y las organizaciones internacionales; producción y distribución de comunicaciones a los Estados y distribución interna de publicaciones y documentación.*

Resultados previstos:

1. Gestión más eficaz del proceso de generación, tratamiento y difusión de la información, la correspondencia y la documentación a través de la incorporación de sistemas de gestión de contenidos CMS/EDRMS.
2. Adopción de un nuevo marco y estrategia de gobernanza para la gestión del sitio web público.
3. Instauración de un cronograma de retención de registros.
4. Creación de un banco de información y documentación de la OACI disponible en línea como parte de la Biblioteca y el Archivo.
5. Actualización de las normas y procedimientos de la Secretaría y de las instrucciones del Secretario General respecto a la gestión de los registros.
6. Aumento de los productos y servicios electrónicos para la venta (ICAO eSHOP), incluida la producción de material en formato CD-ROM.
7. Fortalecimiento del control de existencias.

Gestión de Registros

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
PS-RMS	721	721	685	2 127
MAA-RMS	166	166	158	491
MAA GB-RMS	222	222	211	654
TOTAL:	1 110	1 109	1 053	3 272

Gestión de Biblioteca en línea

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
PS-WLM	211	218	226	655
MAA-WLM	23	24	25	73
TOTAL:	235	242	251	728

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Coordinación regional y comunicaciones

Descripción: *La oficina es responsable de coordinar las actividades de gestión y administración de las siete oficinas regionales y el programa ACIP en la Sede. Es responsable de elaborar, negociar y administrar acuerdos oficiales de coordinación entre la OACI y diversas organizaciones y órganos regionales. Brinda todo el apoyo administrativo que requiere el Grupo de Trabajo del Consejo sobre Eficiencia. Es responsable de diseñar y administrar un programa integral de comunicaciones dirigido a aumentar la visibilidad y mejorar la imagen de la Organización.*

Resultados previstos:

1. Coordinar estrechamente con la Sede las actividades de las Oficinas regionales para aumentar la efectividad y eficacia en la ejecución de los programas.	2. Normalización de las descripciones de puestos y estructuras en las oficinas regionales para aumentar la fiabilidad en la consecución de los objetivos estratégicos por referencia a mediciones objetivas.
3. Las oficinas regionales en África coordinarán la ejecución del programa ACIP para fortalecer la seguridad operacional en la región y cumplir el mandato que surge del AFI-RA.	4. Las oficinas regionales coordinarán los proyectos de TCB de índole regional, proporcionando asistencia a TCB en la identificación de nuevos proyectos y realzando la imagen de la OACI como organismo encargado de la aviación.
5. Concertar acuerdos de cooperación con la UE, UA, CAAC, CAFAC, CEAC, CLAC y demás órganos regionales para reforzar la cooperación y aumentar la eficacia en la ejecución de los programas de aviación en los Estados de las regiones.	6. Se cumplirán adecuadamente las funciones administrativas encomendadas a la OACI en los distintos acuerdos de cooperación y se establecerán buenas relaciones de trabajo.
7. Desplegar una estrategia de comunicaciones progresiva de manera integral y efectiva con mensajes orientados a la acción dirigidos a las distintas comunidades de interés.	8. Aumentar y reforzar la visibilidad e imagen de la OACI mediante una estrategia de difusión y el establecimiento de relaciones eficaces con las principales audiencias.
9. Dar pleno apoyo al Grupo de Trabajo sobre Eficiencia en todos los aspectos de su labor. Elaboración y registro oportuno y profesional de todos los registros y documentos conexos.	

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
MAA-RCC	541	564	792	1 897

ESTRATEGIA DE IMPLANTACIÓN BÁSICA

Función: Servicios de seguridad

Descripción: *Proteger a toda la Organización, su personal y bienes con la adopción de medidas tendientes a fortalecer las políticas de seguridad en las instalaciones de la Sede y velando por el cumplimiento de las exigencias y políticas de seguridad de la ONU. Realizar análisis de riesgos y amenazas en cooperación con las autoridades de seguridad de la ONU (DSS)*

Resultados previstos:

1. Provisión y mantenimiento de un lugar de trabajo seguro para las Delegaciones, los asistentes a las reuniones y el personal.
2. Concientización del personal a través de programas permanentes de concientización sobre los aspectos de la seguridad dirigidos a los empleados.
3. Aumento de la efectividad de las comunicaciones sobre directrices y procedimientos de seguridad en toda la Organización.
4. Refuerzo de las medidas de control de ingreso y seguridad de los locales.
5. Selección y adopción de medidas de atenuación para reforzar la seguridad y la prevención.
6. Promoción de programas de capacitación en primeros auxilios, reacción ante ataque terrorista y asistencia a las víctimas.

Recursos estimados, 2011-2012-2013				
(en miles de CAD)				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
MAA-ISEC	247	66	67	379

(Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco)

DESCRIPCIÓN DE LOS PROGRAMAS

FONDOS EXTRAPRESUPUESTARIOS

FONDOS EXTRAPRESUPUESTARIOS

Fondo: Fondo de generación de ingresos auxiliares

Descripción: *El Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF) se creó para consolidar en él los ingresos provenientes de las actividades generadoras de fondos de la OACI, reforzar su generación y administrar los costos de manera eficaz de acuerdo con lo dispuesto en C-DEC 177/2. El objetivo del ARGF es explotar al máximo las oportunidades de generación de ingresos de las actividades que no realizan una contribución directa a los Objetivos estratégicos de la OACI. Uno de los resultados que se esperan a lo largo del tiempo es poder contener el aumento de las cuotas que se fijan a los Estados contratantes de la OACI.*

Cuestiones y retos:

- *Desarrollar las oportunidades y asociaciones capaces de apoyar y mejor impulsar las actividades del Programa regular de la OACI.*
- *Definir e implantar la estructura de gobernanza necesaria para optimizar los resultados.*
- *Individualizar e imputar todos los costos directamente relacionados con las actividades de generación de ingresos*
- *Administrar todos los ingresos y costos del ARGF con mayor eficacia*
- *Definir parámetros de evaluación para los ingresos y costos en cada categoría de producto.*

Enfoques estratégicos:

- *Optimizar las sinergias internas y explorar nuevas oportunidades de generación de ingresos*
- *Establecer prioridades para el desarrollo de las actividades y evaluar los riesgos.*
- *Proteger la propiedad intelectual de la OACI y administrar la marca OACI.*
- *Aprovechar las oportunidades de licencias y asociaciones*

Periódicos, publicaciones, informes especiales, Revista OACI, agenda:

- *Fortalecer y coordinar las actividades de promoción y comercialización con un enfoque de gestión de productos estructurado*
- *Aumentar las ventas de publicaciones electrónicas (CD-ROM, ASTP) y planificar la transformación de las publicaciones convencionales en productos electrónicos mejorados*
- *Implantar procesos de renovación y elaborar más publicaciones en régimen de suscripción y productos en línea para reforzar la fidelidad de la clientela*
- *Mejorar el sitio web de la OACI (ICAO eSHOP) para aumentar las ventas de publicaciones de la OACI*
- *Redefinir el posicionamiento de la Revista OACI y la estrategia editorial global para hacerla rentable*
- *Redoblar la actividad de venta de espacios de publicidad en la Revista OACI, los informes especiales y sitios web*
- *Aumentar los ingresos por publicidad en la Revista OACI y eliminar el déficit*
- *Sacar provecho de los canales de comunicación de la OACI para promocionar y dar más visibilidad a las actividades de RP*

Reproducción, venta de documentos y distribución externa:

- *Suministrar a la clientela interna y externa servicios de preimpresión, reproducción, distribución y atención al cliente de alta calidad y rentables*
- *Mejorar los procesos, reducir los costos y aumentar los márgenes de rentabilidad de la subcontratación externa*

FONDOS EXTRAPRESUPUESTARIOS

Conferencias y simposios:
- *Administrar, coordinar y asistir en la realización de conferencias y simposios de alta calidad estrechamente vinculados con las actividades del Programa regular*
- *Asegurar que se cuente con los recursos y la estructura de apoyo necesaria para la promoción de los eventos*
- *Maximizar la generación de ingresos mediante programas de auspicio de corte innovador*
- *Profundizar la aplicación de las soluciones de probada eficacia*
- *Diseñar e implantar herramientas que faciliten la labor de los encargados de la gestión de los eventos*

Formación:
- *Continuar impulsando el diseño de cursos de formación que permitan reforzar las actividades del Programa regular de la OACI*
- *Diseñar nuevos cursos de formación y conjuntos didácticos en aquellas áreas que ofrezcan la más alta rentabilidad*

Licencias y asociaciones:
- *Administrar los acuerdos actuales y promocionar los servicios para darles la máxima visibilidad*
- *Individualizar y explorar nuevas oportunidades para otorgar licencias de uso de la información y los datos de la OACI*
- *Asegurar que la propiedad intelectual de la OACI esté protegida*
- *Mercancías peligrosas*
- *Administrar y aumentar la oferta de productos y servicios vinculados con las mercancías peligrosas*
- *Comercializar el servicio de datos en línea sobre mercancías peligrosas OACI/OAG*
- *Promover oportunidades y asociaciones con usuarios clave de información sobre mercancías peligrosas en la industria*
  Servicios a las conferencias y de oficinas:
- *Administrar y suministrar servicios a las conferencias de alta calidad y rentables*
- *Asegurar que todos los servicios de apoyo para conferencias y simposios sean actuales y de la más alta calidad y que respondan a las necesidades de los usuarios*
- *Proporcionar una atención al cliente de la más alta calidad*

Resultados previstos:

1. Aumentar los ingresos por publicaciones a través de la aplicación de una política adecuada de precios y comisiones para agentes de venta; lanzar nuevas iniciativas promocionales y tácticas de ventas.	2. Reducir el número de publicaciones impresas y transformarlas en publicaciones electrónicas. Lanzar nuevos productos electrónicos en el nuevo sistema de comercialización en línea para finales de 2011.
3. Eliminar el déficit de la Revista OACI para finales de 2012; reforzar su impacto editorial.	4. Aumentar los ingresos mediante la búsqueda de nuevas oportunidades (informes y ediciones especiales con espacios de publicidad).
5. Establecer relaciones y forjar asociaciones con socios clave en la industria para realzar su visibilidad a través de los medios de la OACI.	6. Lograr un aumento sostenido de los ingresos por publicidad en los medios gráficos de la OACI y reducir la dependencia de la Organización en la subcontratación externa de las ventas de publicidad.

FONDO EXTRAPRESUPUESTARIO

7. Diseñar, promocionar y llevar a cabo conferencias, simposios, seminarios y cursos de formación de alta calidad para los distintos públicos interesados y sacar máximo provecho de las oportunidades de generación de ingresos.

8. Garantizar que los responsables de la organización de los eventos estén satisfechos con la calidad y oportunidad de las actividades de apoyo.

9. Suministrar servicios de reproducción, distribución y atención al cliente que respondan a todas las necesidades de la Organización.

10 Ampliar los servicios de reproducción para clientes externos a efectos de reducir los costos generales de reproducción, ventas y servicios de distribución externa sin incorporar nuevos recursos.

11. Gestionar los acuerdos de licencias de modo de aumentar los ingresos al momento de la renovación de los contratos. Explorar nuevas oportunidades de licencias y asociaciones.

12. Proporcionar servicios a las conferencias de alta calidad para los clientes internos y externos; asegurar que los medios utilizados al efecto son modernos y responden a las necesidades de los clientes.

13. Continuar ampliando la oferta de programas de formación de manera económica.

Pronóstico financiero del ARGF para 2011-2012-2013
(en miles de CAD)

Actividades	**Ingresos**	**Gastos***	**Superávit**
Reproducción, venta, distribución externa	28 372	15 494	12 877
Servicios e Instalaciones para Conferencias	7 956	7 790	166
Economato	1 840	1 639	201
Mercancías peligrosas	6 564	2 441	4 123
Periódicos	2 654	2 398	256
Eventos	2 225	807	1 418
Estadísticas/LIcencias	2 196	928	1 268
Gobernanza RGA		4 919	(4 919)
Total	51 806	36 416	15 390
Fondo de reserva previsto retenido			1 250
Contribución al Programa regular			14 140

* Incluyen Gastos de capital de $1,09 millones

FONDO EXTRAPRESUPUESTARIO

Programa: Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales
Programa de cooperación técnica

Objetivo: *Asistir a los Estados miembros en el desarrollo de una infraestructura de administración y recursos humanos para la aviación civil, y en la aplicación de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y de los Planes de navegación aérea (ANP) de conformidad con los Objetivos estratégicos de la OACI*

Resultado previsto: Fortalecimiento de la capacidad de los Estados para lograr sus metas de aviación civil de conformidad con los SARPS de la OACI

Proyectos/Actividades:

1. Cooperar con los Estados miembros y las demás partes interesadas en la individualización y formulación de proyectos de aviación civil, y en la movilización de fondos y proceso de ejecución de los mismos.
2. Investigar posibles fuentes de financiación para los proyectos de cooperación técnica para la aviación civil, en especial los terceros dispuestos a facilitar financiación a los Estados que requieran asistencia y no cuenten con medios propios para financiar sus programas de desarrollo de la aviación civil.
3. Alentar a los Estados a que, al momento de ejecutar proyectos de aviación civil a través de la Dirección de Cooperación Técnica, presten particular atención a las constataciones y recomendaciones de las auditorías del Programa universal de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y el Programa universal de auditorías de la seguridad de la aviación (USAP) para corregir las deficiencias y resolver los problemas más importantes de seguridad operacional en los plazos fijados.
4. Utilizar eficazmente los resultados de las auditorías para identificar posibles proyectos y llevarlos a la práctica con el acuerdo del Estado auditado.
5. Diseñar una estrategia de respuesta ante situaciones de emergencia para toda la Organización que prevea desastres naturales, calamidades nacionales y situaciones posteriores a un conflicto.
6. Aumentar la calidad de los servicios de TCB, su imagen y perfil ante los Estados miembros mediante la aplicación de una norma de calidad (ISO 9001), velando por minimizar los cargos administrativos generales de los proyectos.
7. Diseñar procedimientos de coordinación entre TCB y las Oficinas regionales para tender a la continuidad de funcionamiento de las actividades.
8. Mantener al día los listados de expertos y proveedores.

FONDO EXTRAPRESUPUESTARIO

ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS DE EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA (2010)
(en miles de USD)

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	USD	%
1. SEGURIDAD OPERACIONAL 2. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 3. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO	140 000 35 000 12 000	75% 19% 6%
TOTAL	**187 000**	**100%**

ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA 2011-2012-2013
EXPRESADO COMO PORCENTAJE EN FUNCIÓN DE LOS COSTOS DE EJECUCIÓN DEL PROGRAMA ESTIMADOS PARA 2010

	Seguridad operacional	Seguridad de la aviación	Medio ambiente
ESTIMACIÓN PARA 2011-2012-2013	**75%**	**19%**	**6%**

Nota: No puede determinarse con certeza la magnitud del Programa de Cooperación Técnica para 2011-2012-2013, por lo que no es posible establecer un valor monetario. El programa indicado como porcentajes de los Objetivos estratégicos de la OACI se presenta con fines estimativos únicamente.

ESTIMACIÓN DE COSTOS DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS Y OPERACIONALES PARA 2011-2012-2013
(en miles de dólares canadienses)

	2011	2012	2013	TOTAL
GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN TCB	**10 700**	**11 000**	**11 600**	**33 300**

Nota: Las estimaciones presupuestarias de los costos de los servicios administrativos y operacionales se elaboraron con fines de planificación y se presentan a título indicativo únicamente. Los mismos se reexaminarán cada año y se someterán a la aprobación del Consejo conjuntamente con pronósticos actualizados de la magnitud de los programas para el año siguiente, y se reajustarán según sea necesario.

ANEXOS

ANEXO 1

ANEXO 1: UBICACIÓN DE LOS PROGRAMAS Y FUNCIONES DE APOYO EN LA ESTRUCTURA DE LA ORGANIZACIÓN

	Objetivo Estratégico:	Programa núm.	Título del Programa	Dirección u Oficina
PROGRAMA	**SEGURIDAD OPERACIONAL***			
		1	ATM – Optimización del espacio aéreo	ANB
		2	Navegación basada en la performance (PBN)	ANB
		3	Implantación de la gestión de la seguridad operacional	ANB
		4	Mantenimiento de la aeronavegabilidad	ANB
		5	ATM – Gestión mundial	ANB
		6	Actividades regionales vinculadas con la seguridad operacional	ANB
		7	Seguridad operacional -- Actividades generadoras de ingresos (autofinanciadas)	ANB
		8	Coordinación regional de las actividades relacionadas con la sostenibilidad	RCC
		9	Seguridad operacional de aeródromos	ANB
		10	Investigación de accidentes	ANB
		11	Auditoría de la seguridad operacional	ANB
		12	Cooperación civil-militar	ANB
		13	SARPS sobre ATM	ANB
		14	Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional	ANB
		15	Profesionales de aviación calificados	ANB
		16	Respuesta ante riesgos de seguridad operacional	ANB
		17	Programa de Ejecución Integral AFI (ACIP)	RO
	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN*			
		18	Seguridad de la aviación	ATB
		19	Coordinación regional de las actividades vinculadas con la seguridad de la aviación	RCC
		20	Auditoría de la seguridad de la aviación	ANB/ATB**
		21	Facilitación	ATB
		22	ISD-Seguridad de la aviación	ATB
		23	DVLM e identificación de las personas	ATB
	PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO			
		24	Medio ambiente - Difusión	ATB
		25	Medio ambiente – Calidad del aire local	ATB
		26	Medio ambiente – Cambio climático	ATB
		27	Medio ambiente – Ruido	ATB
		28	Enlaces de datos	ANB
		29	Meteorología	ANB
		30	CNS/Espectro de radiofrecuencias	ANB
		31	Información aeronáutica digital	ANB
		32	Sostenibilidad -- Actividades generadoras de ingresos (autofinanciadas)	ATB

ANEXO 1

ANEXO 1: UBICACIÓN DE LOS PROGRAMAS Y FUNCIONES DE APOYO EN LA ESTRUCTURA DE LA ORGANIZACIÓN

	Objetivo Estratégico:	Programa núm.	Título del Programa	Dirección/Dependencia
		33	Políticas de transporte aéreo más transparentes	ATB
		34	Estadística	ATB
		35	Transporte aéreo sostenible	ATB
		36	Rentabilidad de aeropuertos/ANS	ATB
		37	Coordinación regional de las actividades relacionadas con la sostenibilidad	RCC
PROGRAMA APOYO AL PROGRAMA	**APOYO AL PROGRAMA**			
		PS-COS	PS – Servicios a las Conferencias	ADB-COS
		PS-ICT	PS - Tecnología de la información	ADB-ICT
		PS-LEB	PS – Servicios Jurídicos y de Relaciones Exteriores	LEB
		PS-LPB	PS - Servicios de Idiomas	ADB-LPB
		PS-OSG	PS – Gestión Ejecutiva	OSG
		PS-RGA	PS – Imprenta y Servicios de Distribución	ADB-LPB
		PS-RMS	PS – Gestión de Registros	ADB-RMS
		PS-WLM	PS - Gestión de Biblioteca en línea	ADB-WLM
GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN	**GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN**			
		MAA-COS	MAA - Servicios a las Conferencias	ADB-COS
		MAA-RCC	MAA - Coordinación Regional y Comunicaciones	RCC
		MAA-DADB	MAA - Gestión de los servicios administrativos	ADB-D/ADB
		MAA-EAO	MAA - Evaluación y Auditoría Interna	EAO
		MAA-FIN	MAA - Gestión Financiera y del Presupuesto	FIN
		MAA-HR	MAA - Recursos Humanos	ADB-HRB
		MAA-ICT	MAA - Tecnología de la información	ADB-ICT
		MAA-ISEC	MAA - Servicios de seguridad	ADB-ISEC
		MAA-RMS	MAA - Gestión de Registros	ADB-RMS
		MAA-WLM	MAA - Gestión de sitio web y biblioteca	ADB-WLM
	GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN - ÓRGANOS RECTORES			
		MAA GB-ACS	MAA GB - Secretaría de la Asamblea y el Consejo	ADB-ACS
		MAA GB-ACS	MAA GB - Apoyo Administrativo para la Comisión de Navegación Aérea	D/ANB
		MAA GB-COS	MAA GB - Servicios a las Conferencias	ADB-COS
		MAA GB-ICT	MAA GB - Tecnología de la información	ADB-ICT
		MAA GB-LPB	MAA GB - Servicios de Idiomas	ADB-LPB
		MAA GB-OSG	MAA GB - Gestión Ejecutiva	OSG
		MAA GB-RMS	MAA GB - Gestión de Registros	ADB-RMS

** Diversos Programas reciben apoyo de las Oficinas regionales.*

*** Se sigue debatiendo la división definitiva de la anterior Subdivisión SSA entre ANB y ATB.*

ANEXO 2

ANEXO 2: **PRESUPUESTO DEL PROGRAMA REGULAR POR ESTRUCTURA DE ORGANIZACIÓN Y CONCEPTO DE GASTO**

1. En este Anexo se describen las necesidades del Presupuesto de la OACI para 2011, 2012 y 2013 en el formato tradicional, por estructura de organización. Dado que el Presupuesto para el período 2008-2010 mantenía el criterio de estructura de organización, este Anexo permite un cierto grado de comparación entre los recursos presupuestarios aprobados para el trienio en curso y los estimados para el próximo.

2. A continuación se describen las Direcciones y principales oficinas de la Organización, con sus responsabilidades respectivas:

3. La **Dirección de Navegación Aérea** desarrolla sus actividades en relación con los Objetivos estratégicos de *Seguridad operacional y Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo*, de conformidad con el mandato establecido en el Convenio de Chicago. Es responsable de diversas actividades de vital importancia en el marco del GASP y el GANP, que incluyen la elaboración y mantenimiento de normas de seguridad operacional y sostenibilidad, la ejecución del USOAP, la implantación de los procesos de gestión de la seguridad OACI, y también es responsable de trabajar con los PIRG y las Oficinas regionales para la implantación de instalaciones y servicios de navegación aérea. Estas actividades suponen, entre otras cosas:

a) tratar las cuestiones técnicas de alcance mundial que se relacionan con la mayoría de los Artículos del Convenio, 16 de sus 18 Anexos, más de 100 manuales y documentos de servicio, y más de 40 grupos de expertos, grupos de estudio y equipos especiales;
b) abarcar todos los aspectos técnicos de la aviación, tales como: Aeródromos, Investigación de accidentes, Gestión del tránsito aéreo, Medicina aeronáutica, Meteorología, Información aeronáutica, Comunicación, vigilancia y navegación, Operaciones, Aeronavegabilidad, Formación, Licencias al personal;
c) efectuar auditorías de seguridad operacional y misiones de validación;
d) diseñar y desplegar una estrategia mundial de seguridad operacional de la aviación;
e) seleccionar las iniciativas de seguridad operacional críticas en donde el aporte de la OACI puede tener repercusiones positivas de consideración;
f) administrar una dotación de más de 600 expertos voluntarios provenientes de todo el mundo que colaboran participando en grupos de expertos, grupos de estudio y equipos especiales para elaborar nuevas normas y métodos recomendados (SARPS);
g) convocar conferencias y reuniones departamentales;
h) dar servicio a la Comisión de Navegación Aérea (ANC) y el Consejo;
i) mantener los servicios y productos esenciales que son críticos para la aviación;
j) coordinar las tareas relacionadas con la aviación en respuesta a las crisis;
k) asistir a los Estados en la ejecución de programas de seguridad operacional, los planes de medidas correctivas y la resolución de las deficiencias y falencias detectadas, y para resolver las deficiencias de navegación aérea;
l) facilitar y coordinar la asistencia en materia de seguridad operacional que proporcionan los Estados donantes;
m) alentar y apoyar el establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional; y
n) administrar las actividades de la Junta para el Examen de los Resultados de las Auditorías.

4. La **Dirección de Transporte Aéreo** se encarga de proporcionar la asistencia especializada que requieren la Asamblea, el Consejo, el Comité de Transporte Aéreo (ATC), el Comité sobre Interferencia Ilícita (UIC), el Comité de Ayuda Colectiva para los Servicios de Navegación Aérea (JSC), el Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) y las conferencias especializadas y reuniones departamentales, de grupos de expertos y de grupos de trabajo que puedan celebrarse en la esfera del transporte aéreo (seguridad de la aviación y facilitación, medio ambiente, aspectos económicos, etc.) La Dirección colabora en la elaboración, actualización y aliento para la

aplicación de Normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos 9, 16 y 17, y es responsable de diseñar las políticas de la OACI y de elaborar orientación sobre transporte aéreo (reglamentación y aspectos económicos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, etc.), además de las especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica. La Dirección también está encargada de diseñar políticas y medidas de protección ambiental, tales como el Programa de acción OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático, que buscan aumentar la sostenibilidad del transporte aéreo. Por otra parte, la Dirección administra el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) y presta asistencia a los Estados para la corrección de las deficiencias que se detectan en las auditorías. También mantiene y asegura el acceso a las estadísticas y pronósticos de aviación civil. El registro de los datos sobre actos de interferencia ilícita y de protección ambiental (ruido y emisiones) es también responsabilidad de la Dirección. La Dirección brinda asesoramiento técnico a otras oficinas de la Organización, actúa como enlace y contribuye en las áreas mencionadas con la labor de las Naciones Unidas (incluida la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático) y otras organizaciones internacionales (y organizaciones regionales de aviación civil). En el trienio 2011-2013, a la Dirección de Transporte Aéreo le cabrá un papel central en la consecución de los Objetivos estratégicos de la Organización en materia de Seguridad de la aviación y Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.

5. La **Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores** tiene las siguientes responsabilidades: prestar asesoramiento jurídico para las demás direcciones y dependencias de la Organización, los Estados miembros, los órganos rectores, el Presidente del Consejo y el Secretario General sobre temas constitucionales, de políticas, administrativos, procesales y demás; la facilitación para la elaboración de instrumentos de derecho aeronáutico internacional; las gestiones para impulsar la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; la función de depositario de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; la inscripción de los acuerdos aeronáuticos según lo previsto en los Artículos 83 y 83 bis del Convenio de Chicago; la participación en la administración del sistema de justicia interno; la participación en determinados aspectos de la ejecución de la política deontológica de la OACI; la asistencia a la Organización, los miembros de las Delegaciones y el personal de la OACI sobre privilegios e inmunidades; y la función de enlace con el país anfitrión, las Naciones Unidas y otras organizaciones.

6. **Oficinas regionales y Oficina de Coordinación Regional y Comunicaciones (RCC):**

a) Las Oficinas regionales (situadas en París, Dakar, Nairobi, Lima, México, Bangkok y El Cairo) tienen como responsabilidad principal el mantener un enlace permanente con los Estados ante los que están acreditadas y con las organizaciones pertinentes, órganos regionales de aviación civil y organismos y programas de las Naciones Unidas. Se encargan de la coordinación interregional e impulsan la aplicación oportuna y armonizada de las políticas, decisiones, Normas y métodos recomendados y planes de navegación aérea de la OACI. También ofrecen orientación técnica y asistencia a los Estados en cuestiones de implantación o aplicación.

b) Las actividades de coordinación regional de la RCC están principalmente orientadas a promover el aumento de la eficiencia y eficacia de las Oficinas regionales, velar por que las Oficinas regionales estén al corriente de las políticas establecidas por los órganos rectores de la Organización, y reforzar la coordinación con las organizaciones y órganos regionales de aviación civil. RCC también se ocupa de que se atiendan oportunamente las necesidades administrativas de las Oficinas regionales. RCC proporciona servicios de secretaría a los órganos deliberantes de la OACI en cuestiones de índole regional, y representa a las Oficinas regionales donde y cuando se requiera su participación. La RCC actúa de nexo y coordina la labor de las siete Oficinas regionales con la Sede en cuestiones de contratación de personal, auditores externos y auditorías, aplicación de políticas y recopilación de datos. Por otra parte, RCC está encargada de reforzar la eficiencia y la efectividad de las Oficinas regionales y es responsable de la coordinación de las reuniones regionales más importantes en las que participan las distintas Oficinas regionales.

c) Es responsable de elaborar, negociar y concretar acuerdos de cooperación con organizaciones y órganos regionales de aviación civil. Este proceso forma parte de la Política de cooperación regional

de la OACI, en virtud de la cual la OACI compromete su asistencia, asesoramiento y apoyo, en la medida posible, en todos los aspectos técnicos y de las políticas de la aviación civil internacional para que los Estados contratantes cumplan las responsabilidades que les competen en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos estratégicos de la OACI. En la ejecución de la política de cooperación regional de la OACI, RCC vela por hacer un aprovechamiento óptimo de los recursos de la Sede y de sus Oficinas regionales, y adhiere a los principios enunciados en las Resoluciones de la Asamblea de la OACI y en sus orientaciones y políticas.

d) La Unidad de Comunicaciones de RCC colabora con la OACI en el logro de los Objetivos estratégicos y el Programa de trabajo, esforzándose por proyectar ante el público en general, los medios noticiosos tradicionales y no tradicionales y los foros sociales y políticos más influyentes en el mundo el mensaje de los logros y políticas de la OACI. También busca elevar el perfil de la Organización en la ciudad anfitriona de Montreal y las ciudades que albergan a las Oficinas regionales, solidificar las asociaciones con los Estados miembros para la realización de las actividades de difusión, y convocar al personal a colaborar en los proyectos de comunicación. La estrecha cooperación con las Oficinas regionales garantiza la ejecución efectiva del programa de difusión y comunicación de la OACI, en especial ante los medios.

7. La **Dirección de Administración y Servicios** se encarga de proporcionar el apoyo administrativo que requiere la Organización en relación con los recursos humanos, servicios a las conferencias y oficinas, tecnología de la información y las comunicaciones, registro, distribución y ventas, Web, biblioteca y archivos, idiomas, imprenta y publicaciones, y secretaría de la Asamblea y del Consejo.

8. En el **Apéndice B** se muestra el organigrama actual.

9. En la **Tabla 3** se presenta el desglose del Presupuesto para el trienio 2011-2013 por estructura de organización. Se incluyen columnas con valores porcentuales correspondientes al Presupuesto del trienio 2008-2010 con fines comparativos.

10. En la **Tabla 4** se presenta el desglose del Presupuesto para el trienio 2011-2013 por concepto principal de gastos, que aquí se han denominado "bloques presupuestarios". En el rubro Puestos se incluyen los puestos de la categoría Profesional y de la categoría de Servicios generales. En el rubro Otros gastos se incluyen: Gastos de capital, Consultores y subcontratación externa, Costos de personal discrecionales, Gastos operacionales, SIP, Reuniones, Viajes en misión, y Atenciones sociales. Estos términos se definen en el párrafo 13 a continuación. Al igual que en presupuestos anteriores, los recursos asignados a los puestos comprenden aproximadamente el 75%.

TABLA 3: PRESUPUESTOS PARA 2011-2013 y 2008-2010 POR ESTRUCTURA DE ORGANIZACIÓN*

(en miles de CAD)

	2011	2012	2013	Total	% of Total	2008	2009	2010	Total	% of Total
OSG	1 660	1 700	2 543	5 903	2%	1 641	1 694	2 472	5 807	2%
ANB	16 643	17 024	18 089	51 756	19%	14 598	15 333	16 897	46 828	19%
ATB	10 546	10 973	10 919	32 439	12%	7 561	8 925	9 971	26 457	11%
LEB	1 956	2 048	2 011	6 015	2%	1 818	1 953	2 249	6 021	2%
RO	21 448	22 082	23 362	66 893	24%	18 787	19 368	20 311	58 466	24%
ADB	30 015	30 174	30 768	90 957	33%	26 893	27 172	27 810	81 875	34%
FIN	3 231	3 260	3 410	9 901	4%	2 674	2 566	2 585	7 826	3%
EAO	851	1 090	1 146	3 087	1%	739	770	786	2 295	1%
RGA	1 244	1 892	3 016	6 153	2%	2 351	2 227	2 285	6 862	3%
TOTAL	87 594	90 244	95 264	**273 103**	100%	77 062	80 009	85 367	**242 437**	100%

** Se modificó para reflejar la restructuración que tuvo lugar en el trienio 2008-2010 y la centralización de los recursos de IT en ADB.*

TABLA 4: Presupuesto para 2011-2013 – por bloque presupuestario

(en miles de CAD)

Bloque	PRESUPUESTO PROPUESTO 2011	2012	2013	TOTAL	GASTOS 2008	2009	PRESUPUESTO 2010
Puestos							
Puestos Categoría Profesional	49 750	51 268	54 150	155 169	40 319	42 559	48 029
Puestos Servicios Generales	16 340	16 720	17 113	50 173	15 279	14 737	15 939
Total Puestos:	*66 090*	*67 988*	*71 263*	*205 341*	*55 598*	*57 296*	*63 969*
Otros gastos							
Gastos de capital	1 040	690	584	2 313			136
Discr. Staff Related Costs	925	1 118	1 223	3 266	1 430	885	1 643
SIP	207	212	217	635	110	201	206
Consultores, subcontratación	3 537	3 458	3 510	10 505	664	2 821	474
Gastos operacionales	10 792	11 408	12 691	34 891	8 536	9 882	12 832
Reuniones	1 129	1 245	1 857	4 231	451	828	2 013
Viajes en misión	3 796	4 045	3 838	11 678	2 327	2 884	4 025
Atenciones sociales	79	81	83	242	46	46	70
Resultados por cambio					-25	-141	
Total otros gastos:	*21 504*	*22 256*	*24 001*	*67 762*	*13 538*	*17 405*	*21 398*
TOTAL GENERAL:	**87 594**	**90 244**	**95 264**	**273 103**	**69 136**	**74 701**	**85 367**

11. Los cambios propuestos en el rubro Puestos por estructura de organización y categoría de puesto se presentan en la **Tabla 5,** donde se destacan los aumentos correspondientes a la integración de ACIP, AVSEC, ENV e Idiomas (28 puestos); las recomendaciones de la Carta estatutaria y otros requisitos (20 puestos), y las reducciones por eliminación de puestos vacantes por eliminación natural.

TABLE 5: PUESTOS PRESUPUESTADOS*

			ENMIENDAS			INTEGRACIÓN						
Dirección/Oficina		**Revisado**** Año 2010	**Transfer.**	**Reclasif.**	**Del**	**ACIP**	**AVSEC**	**ENV**	**Idiomas**	**NEW/CL/R**	**Total** Año 2013	**Neto** Variación
OSG	P	5,0			-1,0						4,0	-1,0
	GS	2,0									2,0	
	Total P + GS	7,0			-1,0						6,0	-1,0
FIN	P	7,0								3,0	10,0	3,0
	GS	10,0								3,0	13,0	3,0
	Total P + GS	17,0								6,0	23,0	6,0
EAO	P	3,0								1,0	4,0	1,0
	GS	2,0									2,0	
	Total P + GS	5,0								1,0	6,0	1,0
ANB	P	60,0	1,0								61,0	1,0
	GS	46,0					2,0			2,0	50,0	4,0
	Total P + GS	106,0	1,0				2,0			2,0	111,0	5,0
ATB	P	30,0			-2,0		3,0	5,0		1,0	37,0	7,0
	GS	26,0			-4,0		3,0	1,0			26,0	
	Total P + GS	56,0			-6,0		6,0	6,0		1,0	63,0	7,0
LEB	P	7,0			-1,0					1,0	7,0	
	GS	4,5								1,0	5,5	1,0
	Total P + GS	11,5			-1,0					2,0	12,5	1,0
RO	P	73,0		1,0	-1,0	1,0				1,0	75,0	2,0
	GS	81,0		-1,0						2,0	82,0	1,0
	Total P + GS	154,0			-1,0	1,0				3,0	157,0	3,0
ADB	P	64,0	-1,0		-6,1				7,0	3,0	66,9	2,9
	GS	85,5			-10,6				6,0	2,0	82,9	-2,6
	Total P + GS	149,5	-1,0		-16,7				13,0	5,0	149,8	0,3
TOTAL	**P**	**249,0**		1,0	-11,1	1,0	3,0	5,0	7,0	10,0	**264,9**	15,9
	GS	**257,0**		-1,0	-14,6		5,0	1,0	6,0	10,0	**263,4**	6,4
	Total P + GS	**506,0**			-25,7	1,0	8,0	6,0	13,0	20,0	**528,3**	22,3

** Se excluyen los puestos financiados mediante transferencias entre fondos descritos en el Anexo 4.*

*** Se modificó para reflejar la restructuración que tuvo lugar en el trienio 2008-2010. RCC se ha incluido en RO.*

12. Siguiendo con el análisis por estructura de organización, en la Tabla 6 se presenta la distribución entre la Sede y las Oficinas regionales de los recursos entre el Presupuesto para 2008-2010 y el Presupuesto para 2011-2013.

TABLA 6: RESUMEN DEL PRESUPUESTO PARA 2011-2013 POR UBICACIÓN *(en miles de CAD)*						
	2011	**2012**	**2013**	**Total**	**Percentage**	
					2008-2010	**2011-2013**
Sede*	67 231	69 291	73 289	209 811	76,8%	76,8%
Oficina WACAF	2 575	2 651	2 964	8 190	3,0%	3,0%
Oficina EUR/NAT	4 059	4 207	4 352	12 618	4,7%	4,6%
Oficina APAC	3 137	3 184	3 315	9 635	3,4%	3,5%
Oficina MID	2 041	2 079	2 137	6 257	2,2%	2,3%
Oficina NACC	2 672	2 734	2 882	8 288	3,0%	3,0%
Oficina SAM	2 498	2 562	2 685	7 744	3,0%	2,8%
Oficina ESAF	2 653	2 778	2 850	8 281	3,0%	3,0%
Reuniones de las Oficinas regionales	522	547	573	1 642	0,6%	0,6%
SIP	207	212	217	635	0,2%	0,2%
Total Oficinas regionales	20 363	20 953	21 975	63 292	23,2%	23,2%
TOTAL GENERAL	**87 594**	**90 244**	**95 264**	**273 103**	**100%**	**100%**

** Incluye CAD1,412,000 anuales (en promedio) para RCC; se ha ajustado para reflejar la centralización de los recursos de IT en ADB.*

13. A continuación se presenta una descripción general de los principales conceptos de gastos, esto es, los bloques que se definen en el sistema PRE de la OACI:

a) ***Puestos de la categoría Profesional***: remuneraciones y otros beneficios al personal de la categoría Profesional, en especial los sueldos, ajustes por lugar de destino, asignaciones familiares, seguro de salud, contribución jubilatoria a cargo de la Organización, subsidios para educación/viajes, viajes al país del hogar, primas por asignación, beneficios por repatriación, gastos de mudanza y licencias no gozadas.

b) ***Puestos de la categoría de Servicios generales***: remuneraciones y otros beneficios al personal de la categoría de Servicios generales, en especial los sueldos, asignaciones familiares, primas por idiomas, seguro de salud y contribución jubilatoria a cargo de la Organización.

i) Se utilizaron los costos típicos para cada categoría de puesto (Profesional y Servicios generales) tanto en la Sede como en las Oficinas regionales. Las prestaciones al personal concuerdan con el Reglamento del Personal aprobado por el Consejo y se basan en las tasas establecidas por la Comisión de Administración Pública Internacional (CAPI) para el Sistema Común de las Naciones Unidas.

ii) Además de los aumentos anuales de sueldos, los aumentos obligatorios en los gastos se deben a revisiones de sueldos por inflación y otros factores determinados por la Comisión de Administración Pública Internacional (CAPI) de las Naciones Unidas.

c) ***Consultores y subcontratación externa****: remuneraciones al personal contratado por acuerdo de servicios especiales (SSA), honorarios por la subcontratación externa de servicios de idiomas e IT, y otras contrataciones externas.*

d) ***Costos de personal discrecionales****: costos de formación del personal, bienestar del personal, seguridad y otros costos de personal.*

e) ***Viajes en misión****: Gastos de viaje y subsistencia para viajes oficiales.* Este concepto incluye:

   i) misiones a los Estados contratantes relacionadas con la ejecución del programa de trabajo, lo que incluye consultas, prestación de asesoramiento y asistencia y trabajo en relación con las auditorías de vigilancia;

   ii) misiones a reuniones gubernamentales y no gubernamentales sobre temas de aviación para exponer el punto de vista de la OACI o mantenerse al corriente de las novedades técnicas; y

   iii) misiones para representar a la OACI en reuniones de las Naciones Unidas, los organismos especializados y otras organizaciones internacionales.

f) ***Gastos de capital***: adquisición de bienes con un valor unitario superior a los $5 000 USD y cuya vida útil es superior a un año. Incluye las compras para los servicios de IT (servidores, etc.) y la compra de otros bienes como fotocopiadoras y equipo audiovisual, mobiliario de oficina y vehículos. En su gran mayoría, las previsiones presupuestarias para compras se destinan al remplazo de artículos obsoletos o fuera de funcionamiento.

g) ***Gastos operacionales****:* incluye, entre otros conceptos:

   i) Tecnología de la información: Soportes lógicos/Equipo: Los montos previstos bajo este concepto se destinan a la adquisición y mantenimiento de artículos de tecnología de la información/ofimática (equipo, soportes lógicos para puestos de trabajo, infraestructura informática y aplicaciones principales que no cabe clasificar en el rubro de Bienes de capital). La consignación para equipos se destinará principalmente al remplazo de equipos obsoletos. La consignación para soportes lógicos incluye las licencias anuales y cargos por mantenimiento, actualización de versiones y reemplazos y la adquisición de soportes lógicos más modernos.

   ii) Alquiler, mantenimiento y seguridad de los edificios: Este rubro incluye los costos de alquiler, mantenimiento y seguridad del edificio de la sede en Montreal y los locales de las siete Oficinas regionales. De conformidad con el acuerdo concertado con el Gobierno anfitrión, la OACI debe pagar al gobierno del Canadá el 25% de los costos de alquiler y funcionamiento de los locales de la Sede. El Gobierno del Canadá asume cada año el 75% del alquiler y de los costos de funcionamiento y todos los impuestos inmobiliarios. El alquiler de los locales es fijo pero los gastos de funcionamiento se basan en los que efectivamente ha incurrido el Gobierno del Canadá. El presupuesto se basa en la información recibida de ese último. Los locales de las Oficinas de APAC, MID y WACAF y parte de los locales de la Oficina EUR/NAT son proporcionados sin cargo por los respectivos gobiernos anfitriones, es decir los gobiernos de Tailandia, Egipto, Senegal y Francia, respectivamente. Los costos de alquiler y mantenimiento de las oficinas de NACC y de SAM están subsidiados en parte por los gobiernos de México y del Perú, respectivamente.

   iii) Distribución, comunicaciones y telecomunicaciones: incluye previsiones para servicios telefónicos, servicios de larga distancia, fax y cargos de larga distancia por datos transmitidos por la red telefónica.

iv) Insumos y servicios de oficina: incluye previsión para fotocopias, papelería y útiles de oficina, así como imprenta interna en las Oficinas regionales.

v) Contribuciones a los servicios comunes de las Naciones Unidas: La OACI participa y se beneficia de ciertos servicios, que son suministrados conjuntamente por el sistema de las Naciones Unidas. Los costos de estos servicios se comparten entre todas las organizaciones participantes por aplicación de fórmulas convenidas mutuamente al efecto.

vi) Servicios de ARGF: incluye los recursos que necesitan las Direcciones/Oficinas para obtener servicios de imprenta y distribución de RGA.

h) ***Proyectos de ejecución especial (SIP):*** los recursos necesarios para la ejecución de proyectos especiales destinados a informar a los Estados de la ejecución de parte de los Planes regionales que gravitan sensiblemente en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Las propuestas de proyectos de esta categoría se someten a la aprobación del Consejo en forma previa a su iniciación. Si bien su ejecución está a cargo de las Oficinas regionales, la dirección de estos proyectos está en manos de la Dirección de Navegación Aérea.

i) ***Reuniones***: los recursos necesarios para las reuniones internas; pueden incluir los sueldos y asignaciones del personal temporero, incluidos intérpretes; los costos de viaje del personal de la Secretaría; las horas suplementarias; el alquiler de salas/equipo audiovisual para conferencias; útiles de oficina e insumos de imprenta; atenciones sociales, y gastos varios.

j) ***Atenciones sociales***: Previsión por gastos para atenciones sociales.

14. La Secretaría ha emprendido la revisión de sus políticas de viajes a fin de reducir los costos. Se ha resuelto introducir los siguientes cambios:

- Se elimina el día de escala descanso;
- Todos los viajes estatutarios deben realizarse en clase económica, sin importar las horas de travesía;
- Las horas de vuelo para acceder a la clase ejecutiva se aumentan de siete a nueve;
- Se elimina el adicional de 15% en la asignación diaria para subsistencia para los funcionarios en las categorías D-1 y superior; y
- Los beneficios a suma global por viaje al país del hogar y los subsidios por educación se reducen del 75% al 65%.

ANEXO 3

ANEXO 3: DETALLE DE BIENES DE CAPITAL PROPUESTOS

DETALLE DE LOS BIENES DE CAPITAL

(en miles de CAD)

Oficina	Artículo	2011	2012	2013
Dakar				
	Vehículo oficial			41
	Segundo vehículo	39		
Bangkok				
	Máquina de Rayos-X inspección equipaje	61		
	Fotocopiadora digital		13	
El Cairo				
	Vehículo oficial		40	
	Segundo vehículo	39		
	Sistema de audio	26		
México				
	Impresora, copiadora, escáner (multifunción)	9		
	Vehículo oficial			41
	Equipo de videoconferencias	6		
Lima				
	Equipo de oficina	25	14	
	Vehículo oficial			41
	Muebles y útiles	23	9	6
D/ADB				
	CATS	307	105	107
	EDRMS	300	300	200
ICT				
	Recuperación catástrofes, Continuidad IT		157	
	Reemplazo/Depósito de servidor	51	52	67
	Aumento de capacidad de almacenamiento			80
	Sistema unificado de mensajería	154		
Total:		1 039	690	583

TOTAL PARA EL TRIENIO: 2 312

ANEXO 4

ANEXO 4: TRANSFERENCIAS ADICIONALES ENTRE FONDOS

Existen transferencias adicionales entre fondos para el trienio 2001-2012-2013, que se utilizarán para financiar algunas actividades sin afectar las cuotas fijadas a los Estados contratantes:

a) **Reembolsos del Fondo AOSC**: Durante los años 2007-2009, el Consejo trabajó para elaborar una nueva política de recuperación de costos a fin de reconocer los gastos indirectos realizados por el Presupuesto del Programa regular al proporcionar servicios de apoyo a TCB. El Consejo convino en que los costos debían contabilizarse en términos de dólares en lugar de emplear puestos de valor sustitutivo. Por consiguiente, a partir de 2010, los puestos que anteriormente se pagaban a partir del Fondo AOSC pasaron al Presupuesto regular y se hizo una transferencia de efectivo del Fondo AOSC al Presupuesto regular por la suma de 1,7 millones CAD, equivalente al valor estimado de estos puestos. Por consiguiente, el Presupuesto del Programa regular para 2011-2012-2013 se verá aumentado por el valor de estos puestos, lo cual ha de financiarse mediante el Reembolso del AOSC. Esta cantidad, estimada en 5,3 millones CAD para el trienio 2011-2012-2013, es el valor de los servicios que el TCP recibe del Presupuesto del Programa regular. A continuación se proporciona el desglose de esta suma, por Objetivo estratégico/Estrategia de implantación básica, según el modo en que estos fondos han de utilizarse:

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
Programa	49	50	51	149
Apoyo al Prorgrama	387	399	425	1 211
MAA/MAA-GB	1 276	1 310	1 365	3 951
Total	3 723	3 770	3 854	5 311

b) **Transferencia de la cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo:** El Consejo había convenido en utilizar la Cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo a fin de aumentar la *Seguridad operacional* en las Oficinas regionales africanas, comprendida la financiación de las necesidades para el ACIP, a partir de 2012. Esta cuenta se estableció para financiar los gastos relativos a las actividades de seguridad de la aviación, y proyectos nuevos e imprevistos relacionados con la seguridad operacional de la aviación, y/o para el perfeccionamiento de la ejecución eficiente de los programas de la OACI. El saldo actual disponible en esta cuenta es de $2,2 millones CAD, y dicha suma se utilizará para añadir recursos para las siguientes Oficinas regionales en el trienio 2011-2012-2013:

Recursos estimados 2011-2012-2013 *(en miles de CAD)*				
	2011	**2012**	**2013**	**TOTAL**
ESAF (Nairobi)		426	481	906
WACAF (Dakar)	189	623	483	1 296
Total	189	1 049	964	2 202

ANEXO 5: RECOMENDACIONES DEL CONSEJO

INTRODUCCIÓN

1.1 Este Anexo tiene por finalidad proporcionar información adicional sobre los pareceres del Consejo y las recomendaciones del mismo al fijar el presupuesto para 2011–2012–2013.

1.2 La propuesta de presupuesto inicial se presentó al Consejo en su 189º período de sesiones y fue remitida al Comité de Finanzas a los efectos de llevar a cabo un examen más detallado. El Comité de Finanzas realizó extensas consultas con todos los Directores y otro personal de alto nivel, en relación con sus ámbitos de responsabilidad, a fin de comprender plenamente el modo en que el presupuesto fue elaborado y considerar cuidadosamente en qué casos podrían lograrse economías en los costos.

1.3 El Comité de Finanzas formuló dos conjuntos de recomendaciones al Consejo: en el 189º período de sesiones con respecto al examen inicial de las propuestas del Secretario General, y en el 190º período de sesiones, a modo de conjunto, con respecto a la aprobación del total del presupuesto. Muchas de las recomendaciones iniciales se incluyeron en la propuesta revisada del Secretario General. Todas ellas fueron respaldadas por el Consejo y tienen validez continua. A continuación figuran, por consiguiente, las recomendaciones del Consejo.

2. **RESULTADOS Y RECOMENDACIONES DIMANANTES DEL 189º PERÍODO DE SESIONES**

2.1 En el 189º período de sesiones, el Consejo identificó temas comunes para la mayoría de los programas, reconociendo que los mismos se implantarían en tres períodos presupuestarios anuales separados, dentro del trienio. El Consejo llegó a la conclusión de que no todos los programas se iniciarían en forma inmediata, y de que, en algunos casos, existían claras interrelaciones entre programas. El Consejo estimó asimismo que probablemente habría un amplio campo para las asociaciones y la cooperación en torno a los programas, con una extensa gama de organizaciones: la IATA, el ACI, la CANSO; y las Universidades McGill y de Leiden ya habían manifestado interés en unirse a dichas asociaciones.

2.2 La intención del Consejo no consistía en realizar una microgestión sino en proporcionar gobernanza estratégica. El Consejo dejó en claro que las sugerencias detalladas que pudieran hacerse estaban destinadas a servir de ayuda al Secretario General y no a limitarlo a un curso de acción en particular. De igual modo, en los casos en que el Consejo aludía a elementos tales como los niveles de dotación de personal, los grados y las competencias, ello se refería a los puestos y a las respectivas descripciones de las funciones de los puestos, y no a miembros individuales del personal.

2.3 El Consejo recomendó por consiguiente que:

a) el Secretario General examine los programas en cada Dirección y en todas ellas, a fin de observar en qué casos, de conformidad con sólidos principios de gestión de programas y proyectos, cabía la posibilidad de combinar programas para evitar duplicaciones y reducir los costos relativos a gastos generales y administración;

b) el Secretario General examine el conjunto revisado de programas para observar cuáles de ellos debían iniciarse inmediatamente en el trienio y cuáles podrían implantarse progresivamente;

c) el Secretario General examine si los programas podrían efectuarse a lo largo de dos trienios, reduciendo así los costos para el período 2011-13;

d) el Secretario General establezca el presupuesto para cada uno de los tres ejercicios, en lugar de proporcionar una suma global para el período de tres años;

e) el Secretario General investigue aún más la posibilidad de asociaciones con organizaciones relacionadas con la labor de la OACI. Tales asociaciones deberían formalizarse en el marco de Memorandos de acuerdo a fin de asegurar la claridad y transparencia;

2.4 Al considerar los programas en más detalle, el Consejo tomó nota de que debía existir un equilibrio apropiado en los recursos, entre las funciones básicas y las de apoyo, y en el modo en que se calculaba la manera de atribuir el costo de apoyo. La metodología actual consistente en un recargo uniforme para cubrir los gastos generales corporativos podría dar por resultado una asignación insuficiente o bien excesiva de tales costos de apoyo por programa. El Consejo recalcó que la asignación de recursos debería estar dirigida de manera prioritaria a la ejecución de los Objetivos estratégicos y los programas que satisfacen las necesidades de los Estados, y asimismo que es preciso obtener mayores eficiencias y economías a partir de las áreas de apoyo y de los procesos internos y la gobernanza.

2.5 Al reconocer la función de divulgación, el Consejo recalcó que la actividad básica de elaborar y actualizar los textos de orientación para asistir a todos los Estados debe tener precedencia con respecto a las actividades discrecionales tales como la celebración de seminarios teóricos y prácticos y simposios que, si bien son de utilidad, sólo benefician a un público limitado. Debe partirse del supuesto que éstos no deberían incidir en el presupuesto y que deberían ser patrocinados por los Estados y/o en colaboración con otros organismos sobre una base de recuperación de costos.

2.6 El Consejo recomendó que:

a) el Secretario General considere cuidadosamente si los puestos deberían ser ocupados por personal permanente o si, en algunos casos, una mejor opción consistiría en contratos a corto plazo que respondan a necesidades específicas (que pueden cambiar);

b) la dotación de personal de la categoría profesional (P) sea examinada en todos los ámbitos para asegurar que los puestos P tengan la correcta carga de trabajo en términos de las funciones que se espera que desempeñen: no debería esperarse que el personal trabaje significativamente por encima de lo que corresponde a su grado pero, lo que era de particular inquietud para el Comité, dichos puestos tampoco deberían estar sobregraduados;

c) los puestos de la categoría de servicios generales (SG) deberían ser examinados de igual manera, por lo que respecta al nivel del grado. Adicionalmente, parecía que la proporción de personal SG con respecto al personal P era más alta que lo esperado y el Secretario General debería reducir progresivamente el número de puestos de secretariado para el personal de grados P-5 y D-1; y

d) todo el personal debería ser objeto de instrucción en materia de aptitudes de gestión de programas y proyectos, de conformidad con sus responsabilidades, a fin de poder ejecutar los programas identificados en el plan de actividades.

2.7 Al ocuparse de algunos ámbitos específicos, el Consejo reconocía la importancia de las siguientes actividades y buscaba aumentar la eficiencia de las mismas. En todos los casos el Secretario General debía asegurar que se tuviera plenamente en cuenta el equilibrio apropiado entre calidad, oportunidad y costos. El Consejo formuló las siguientes recomendaciones:

a) Tecnología de la información y las comunicaciones ofrecía considerable potencial para aumentar la productividad y eficiencia del proceso administrativo. Sin embargo, la labor al respecto, especialmente en cuanto a la gestión de sitios web, no parecía ser coherente. La optimización del uso de la Sección de tecnología de la información y las comunicaciones (ICT)

era urgente y el Secretario General debería considerar qué cantidad de esta actividad podría ser llevada a cabo por personal y/o contratistas especializados, teniendo en cuenta la eficacia y eficiencia de cada opción;

b) Evaluación y auditoría interna fue identificada, tanto por el Grupo asesor sobre evaluación y auditoría (AGEA) como por el Auditor externo, como un ámbito prioritario al que podrían asignarse recursos adicionales para ayudar a la Organización a optimizar sus recursos. El Consejo sugirió que el Secretario General podría considerar la inclusión de un número más bajo de personal básico adicional en el presupuesto, lo cual se suplementaría, según fuera necesario, con consultores especializados en auditoría y con el apoyo de personal adscrito o pasantes;

c) se reconoció que el suministro de servicios de idiomas era un ámbito políticamente delicado, y el Consejo tomó nota de que no existía un enfoque único aplicable a todos los casos para el logro de un resultado óptimo. Todo el personal de idiomas de la OACI debería satisfacer como mínimo las normas requeridas por el sistema de cualificación de las Naciones Unidas. Era preciso que el Secretario General examinara, por ejemplo, si este personal básico podría suplementarse con contratistas bien cualificados para proyectos específicos. El enfoque relativo a la gestión de los servicios de idiomas podía ser objeto de un nuevo examen, tal vez dividiendo las funciones y tareas en: a corto plazo, tal como, por ejemplo, la interpretación y la traducción de documentos presentados con poca anticipación; a plazo medio, tal como, por ejemplo, cuando se traducen documentos para la Asamblea, las conferencias y los simposios; y a plazo levemente más largo, en relación principalmente con la preparación de manuales y documentos de orientación. Cabe tomar nota de que si bien la calidad de la traducción debería ser alta en todo momento, el control de calidad era absolutamente esencial en los casos en que se requería que los Estados cumplieran normas específicas de seguridad operacional o de seguridad de la aviación;

d) aparentemente existía una oportunidad considerable para examinar nuevamente las políticas relativas a viajes, particularmente con respecto a la justificación de la necesidad de viajar y en relación con la clase de tarifa aérea, la duración de la misión y el número de personal que asistía a eventos particulares. Todos los viajes oficiales de la OACI deberían ser de utilidad para algún objetivo estratégico, de manera específica y cuantificable. El Secretario General también podría considerar la posibilidad de invitar a agencias de viajes a presentar ofertas para ser proveedores de servicios de viaje para la OACI;

e) el Fondo de generación de recursos auxiliares (ARGF) era tema de considerable inquietud para el Consejo. Estas recomendaciones deberían tomarse en consideración junto con las recomendaciones del Comité de Finanzas en respuesta al informe de EAO sobre la auditoría del ARGF. Fueron muchos los que observaron que la dependencia parecía estar significativamente sobredotada de personal y que los puestos estaban sobregraduados. Era preciso que los puestos estuvieran más claramente definidos y, cuando expiraban los contratos según tarifas de las Naciones Unidas, los puestos, si es que aún se justificaba su existencia, deberían llenarse según tarifas comerciales locales. También era importante que los costos, beneficios y riesgos de los proyectos nuevos se cuantificaran y, en el caso de que los mismos se justificaran, deberían llevarse a cabo según lineamientos comerciales. El ARGF y los proyectos de los que se ocupa deberían justificarse sobre la base de sus costos plenamente asignados (incluidos todos los gastos generales) y no sobre una base de costo marginal; y

f) la dotación de personal de las Oficinas regionales también era motivo de inquietud. El Consejo había recomendado en forma consecuente que las responsabilidades de la implantación de la política de la OACI debía recaer en las Oficinas regionales – pero ello se relacionaba con una transferencia de funciones y personal, de la Sede a las Oficinas

regionales: no significaba simplemente el aumento del número de personal en las Oficinas regionales. También era importante hacer la distinción entre el personal necesario para ejecutar las responsabilidades actualizadas de las Oficinas regionales y el personal directamente relacionado con las actividades de la Sede. El Comité observó considerables diferencias en las proporciones de dotación de personal de la categoría P con respecto a la categoría SG en diferentes regiones, pero reconoció que la dotación de personal en cada Oficina regional, en términos del número y la especialización/descripción de las funciones de los puestos, debería reflejar las prioridades o ámbitos específicos de interés en esa región.

INDICADORES

2.8 Muchos de los elementos sugeridos anteriormente pueden ser objeto de medición. La referenciación y los indicadores de productividad serían ambos de utilidad, tanto para el Consejo como para el Secretario General. Tales indicadores deberían establecerse asimismo para seguir la marcha del progreso de los programas y proyectos, incluidos los riesgos relacionados con la ejecución.

2.9 El Consejo recomendó:

a) que el Secretario General considere indicadores de acuerdo con los siguientes lineamientos: las proporciones de la totalidad de los puestos de la categoría profesional con respecto a los puestos de la categoría de servicios generales, por Dirección, por región y en comparación con organizaciones equiparables; el costo del apoyo de ICT, el apoyo de Recursos humanos (HR), y otros costos de administración; los costos del apoyo de los servicios de idiomas, los costos internos/externos de la traducción por unidad de página de traducción (TPU), la cantidad de palabras de traducción interna por día (por ejemplo, en la OACI en comparación con las Naciones Unidas), los servicios de interpretación apuntados y proporcionados; los costos del programa/costos totales; y

b) que el Secretario General establezca un proceso para el seguimiento de programas y proyectos desde su iniciación hasta su finalización, con los registros de riesgo conexos y un procedimiento de validación por etapas, que ofrecería una verificación independiente de que es probable que la entrega se realice de acuerdo con sus objetivos convenidos.

ÓRGANOS RECTORES

2.10 El Consejo también reconoció que las deliberaciones de los órganos rectores daban lugar a costos para la Organización y, aunque no se deseaba suprimir las deliberaciones y los debates, sería de ayuda tanto para el Consejo como para la Secretaría que se adoptaran medidas para mejorar aún más el proceso. El Consejo tomó nota con interés de que la Comisión de Aeronavegación había avanzado considerablemente hacia el método de reuniones ‘sin papel’.

2.11 El Consejo recomendó por consiguiente:

a) que el Secretario General examine maneras de reducir progresivamente el número y el volumen de los documentos impresos preparados para el Consejo y sus órganos subordinados, a fin de avanzar hacia un entorno ‘sin papel’;

b) que el Secretario General, en consulta con el Grupo de trabajo sobre eficiencia (WGOE), sea riguroso al preparar el orden del día para el Consejo de modo que éste pueda concentrarse en cuestiones que requieran deliberaciones y decisiones estratégicas. También podría ser de utilidad que el WGOE examine el modo en que podría reducirse aún más el número de sesiones del Consejo y de sus órganos subordinados, sin que el proceso pierda eficiencia; y

c) que el Consejo también podría considerar maneras de trabajar en grupos *ad hoc*, cuando fuera posible, para elaborar y preparar sus propias notas de discusión, en lugar de tratar de obtener el aporte de la Secretaría, en forma instintiva.

FONDOS VOLUNTARIOS

2.12 El Consejo tomó nota de que en el trienio en curso (2008-2010) se contaba con fondos para la seguridad de la aviación y el medio ambiente, financiados a partir de recursos extrapresupuestarios que incluían las contribuciones voluntarias relativas al traspaso; así como las cuentas del plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo y los fondos para idiomas, además del plan para África-Océano Índico (AFI). Por lo que respecta al presupuesto de 2008-2010, se había acordado que el 50% de la seguridad de la aviación debería incluirse en el presupuesto del Programa regular, y que lo restante se incluiría en el presupuesto para 2011-2013. El Consejo ya había apoyado la inclusión del Programa de ejecución integral AFI (ACIP) en el presupuesto para el próximo trienio. El fondo para el medio ambiente se había establecido en virtud de la Resolución A36-22 de la Asamblea, principalmente para apoyar el proceso del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC). El fondo para idiomas surgió de una necesidad de hacer ajustes en el presupuesto de 2008-2010 al principio del trienio, y se financió principalmente mediante traspasos del trienio anterior y mediante cantidades recibidas por ARGF que fueron superiores a lo previsto.

2.13 El Consejo reconoció que las contribuciones voluntarias eran valiosas para el financiamiento suplementario, para circunstancias especiales que pudieran ocurrir en algunos Estados o regiones, y para abordar los programas nuevos que se identificaran y que pudieran surgir durante el trienio. Por consiguiente, era preciso contar con procedimientos de gestión establecidos para dar cuenta de tales fondos.

2.14 Por lo tanto, el Consejo recomendó que el Secretario General considere la posibilidad de proponer el establecimiento de fondos específicos, según sea necesario, con un conjunto coherente de principios relativos al alcance, la recepción y el desembolso de fondos, así como un mecanismo de gobernanza sólido y ligero en el que se tenga en cuenta plenamente el costo de los gastos generales considerado en el marco del Presupuesto del Programa regular.

3. RESULTADOS Y RECOMENDACIONES DEL 190º PERÍODO DE SESIONES

3.1 El Consejo examinó la propuesta revisada del Secretario General en su 11ª sesión del 190º período de sesiones celebrada el 14 de junio de 2010. El Consejo manifestó satisfacción a raíz de que el Secretario General había incluido muchas de sus recomendaciones anteriores, y reconoció que existía un equilibrio entre lo que podría realizarse inmediatamente y lo que podría llevar más tiempo lograr. En la medida en que estas recomendaciones se habían incluido en la propuesta revisada del Secretario General, se acogía con beneplácito dicha revisión, la cual mejoraba en mucho la presentación – pero en los casos en que las recomendaciones no se habían reflejado plenamente, las mismas seguían siendo válidas y deberían llevarse adelante durante el trienio 2011-2013.

3.2 El Consejo convino en que el escenario de nivel medio, de 273 millones CAD, permitiría la ejecución de la mayoría de las prioridades del Programa, y en que deberían considerarse 87,5 millones CAD en 2011, 90 millones CAD en 2012 y 95,4 millones CAD en 2013. (Nota: para fines de comparación, el presupuesto para 2010 era de 85,5 millones CAD – véase la Resolución A36-29). El Programa que se establece en el presente documento y los proyectos en él contenidos deberían ser, en su mayor parte, tal como se describen. Sin embargo, como modificación, el Consejo consideraba que el Programa ACIP debería agregarse para los años dos y tres, incluido el apoyo apropiado a las Oficinas regionales. Además, y a este tenor, era preciso que el Secretario General se asegurara de que la asignación de recursos a las Oficinas regionales reflejara los requisitos particulares de las mismas.

3.3 El Consejo recomendó asimismo que el Secretario General debería examinar aún más los siguientes elementos:

a) el establecimiento de una herramienta de gestión para la rendición de cuentas a fin de asegurar que los gastos se aplicaran correctamente a las partidas presupuestarias según lo convenido por el Consejo;

b) el suministro oportuno de su plan de actividades trienal, al Consejo, a título informativo;

c) en términos de la buena gobernanza, el Consejo consideraba que era preciso reevaluar en forma exhaustiva las necesidades de la Organización en materia de servicios de traducción, garantizando al mismo tiempo un servicio de interpretación adecuado. La prioridad debería consistir en una traducción de alta calidad en relación con los documentos de importancia crítica para la misión, tales como los SARPS, los manuales y los textos de orientación, lo más pronto posible después de que el texto fuese aprobado. De menor prioridad era la traducción de los documentos correspondientes a las etapas oficiosas y de Comités, relativas a la elaboración de políticas. El Consejo pidió al Secretario General que completara un examen y un informe lo más pronto posible, con propuestas relativas a mejoras, las cuales se aplicarían progresivamente durante el trienio;

d) de acuerdo al modo en que se proporcionaba actualmente, Tecnología de la información y las comunicaciones (ICT) parecía ser incongruente con las necesidades y prioridades de la Organización: por ejemplo, en fechas recientes hubo varios períodos largos de interrupción del servicio, y era preciso que el sitio web y los portales de la OACI se diseñaran nuevamente. El Secretario General debería evaluar las opciones de suministro de un servicio sólido y fiable, a partir de un proveedor externo si ello fuera lo más eficaz, a fin de asegurar que la OACI cuente con el servicio que necesita. Esto sería particularmente importante a medida que la Organización se dirige hacia un entorno de trabajo 'sin papel'. El Secretario General debería comenzar a implantar esta recomendación de inmediato;

e) el Secretario General debería proporcionar apoyo al Consejo en relación con una evaluación general del modo en que podría mejorarse el proceso de gobernanza, reduciendo así los gastos administrativos generales de la Organización. Era preciso contar con una distinción clara entre el suministro de información y la toma de decisiones, debiéndose definir mucho más claramente este último elemento;

f) el Consejo pidió que se congelara en forma inmediata el inventario de personal y, de preferencia, que se redujera el total de personal empleado por la Organización a lo largo del trienio. Debería ponerse mayor énfasis en la ejecución directa por el personal profesional de primera línea y, por ende, en un aumento de la proporción de personal de la categoría profesional con respecto al personal de la categoría de servicios generales. Esto se facilitaría mediante inspecciones de las funciones de los puestos, a fin de asegurar que todos los puestos se encuentren graduados en forma correcta, (tal como se recomendó anteriormente), así como mediante un proceso mejorado de evaluación para asegurar la medición y compensación del personal de cada grado en forma consecuente en toda la Organización. El Consejo considera que esto debería lograrse exclusivamente mediante una reducción natural del personal por jubilaciones, no renovación de contratos y otros retiros, y no mediante de separaciones forzosas al principio del trienio – lo cual no sería necesario ni conveniente. La aplicación progresiva a lo largo del período trienal también evitaría gastos adicionales por separación del servicio;

g) es posible lograr economías importantes al pasar a un proceso 'sin papel' para la distribución de documentos a los órganos rectores: sin embargo, para tener éxito, la interfaz de ICT debería ser atractiva, fácil de usar y fiable. Un enfoque por etapas podría iniciarse en forma inmediata; sin embargo, podría proponerse una meta de reducción del 50% en la circulación de documentos a los órganos rectores comenzando a partir de enero de 2011, para luego alcanzar una reducción del 90% en enero de 2012. El Secretario General también debería

examinar si era posible distribuir electrónicamente mayor número de los documentos destinados a la venta, cobrándose por cada descarga del documento y/o imprimiéndolos bajo pedido; y

h) se elaborarán tanto la referenciación como los indicadores y de productividad, a fin de ayudar al Consejo y al Secretario General a seguir la marcha del avance de los programas y proyectos, comprendidos los riesgos conexos relativos a su ejecución. Sería preciso que dichos indicadores fueran específicos y comparables, para asegurar que puedan utilizarse en forma consecuente.

3.4 El Consejo confirmó que era conveniente y asimismo realista respaldar el aumento del financiamiento voluntario proveniente de los Estados y otras fuentes. Dichos fondos podrían utilizarse para asistir a los Estados o a las regiones con necesidades urgentes, o para financiar los programas nuevos que se identificaran y que pudieran surgir durante el trienio, siendo preciso establecer un procedimiento para dar cuenta de estos fines. Por lo tanto, el Comité recomendó que el Secretario General proponga una política general de financiamiento para la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, el medio ambiente y otros fondos que pudieran necesitarse, que comprenda un conjunto de principios congruentes en relación con el alcance, la recepción y el desembolso de los fondos, así como un mecanismo sólido de gobernanza en el que se tenga plenamente en cuenta el costo de los gastos generales previstos en el marco del Presupuesto del Programa regular.

4. **CONCLUSIÓN**

4.1 El Consejo y su Comité de Finanzas contaron con la cooperación incesante del Secretario General y de su personal, y el proceso de fijación del presupuesto mejoró mucho como consecuencia de ello. El Consejo tiene una clara comprensión de los elementos que integran el presupuesto, y de los programas y los proyectos en ellos contenidos, que han de ejecutarse en el próximo trienio. El Consejo y el Secretario General entienden asimismo que será preciso realizar más labor para mejorar la eficiencia y eficacia, tanto del órgano rector como de la Secretaría: y reconocen que con estos perfeccionamientos la Organización estará en mejores condiciones de llevar a cabo su mandato relativo a proporcionar el marco necesario para el desarrollo sostenible de una industria de la aviación civil internacional segura y protegida.

APÉNDICES

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

APÉNDICE A

SIGLAS Y ABREVIATURAS

ACC	Centro de control de área
ACIP	Programa de Ejecución Integral AFI
ACS	Secretaría de la Asamblea y el Consejo
ADB	Dirección de Administración y Servicios
ADC	Certificado de explotador aéreo
ADS-B	Vigilancia automática dependiente - difusión
ADS-C	Vigilancia automática dependiente - contrato
AFI	África — Océano Índico
AGA	Sección de Aeródromos
AGCS	Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios
AIRP	Grupo de Expertos en Aeronavegabilidad
AMHS	Sistema de tramitación de mensajes aeronáuticos
ANB	Dirección de Navegación Aérea
ANC	Comisión de Aeronavegación
ANP	Planes de navegación aérea
ANSP	Proveedor de servicios de navegación aérea
AOSC	Gastos de los servicios administrativos y operacionales
APAC	Asia y el Pacífico
ARGF	Fondo de generación de ingresos auxiliares
ASA	Sección de Auditoría de la Seguridad de la Aviación
ASIA/PAC	Región Asia y el Pacífico
A-SMGCS	Sistema avanzado de guía y control de movimientos en la superficie
ASTP	Curso de instrucción en seguridad de la aviación
ATB	Dirección de Transporte Aéreo
ATC	Comité de Transporte Aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
AVSEC	Grupo de Expertos en Seguridad de la Aviación
AVSEC	Seguridad de la aviación
CAAC	Comisión Árabe de Aviación Civil
CAD	Dólar canadiense
CAEP	Comité de Protección del Medio Ambiente y la Aviación
CAFAC	Comisión Africana de Aviación Civil
CAPI	Comisión de la Administración Pública Internacional
CAPSCA	Arreglo de Cooperación para Prevenir la Propagación de Enfermedades Transmisibles mediante los Viajes Aéreos
CAR/SAM	Región del Caribe y Sudamérica
CATS	Herramientas de traducción asistida por computadora
CBT	Educación en línea
CDO	Operación en descenso continuo
CEAC	Conferencia Europea de Aviación Civil
CLAC	Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
CNN	Crecimiento nominal nulo
CNS	Comunicaciones, navegación y vigilancia
CODEVMET	Programa de desarrollo cooperativo de servicios meteorológicos en la Región África occidental y central
COS	Sección de Servicios a las Conferencias y Oficinas
COSCAP	Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad
CPDLC	Comunicaciones por enlace de datos entre el controlador y el piloto
DBRAT	Base de datos de transporte aéreo

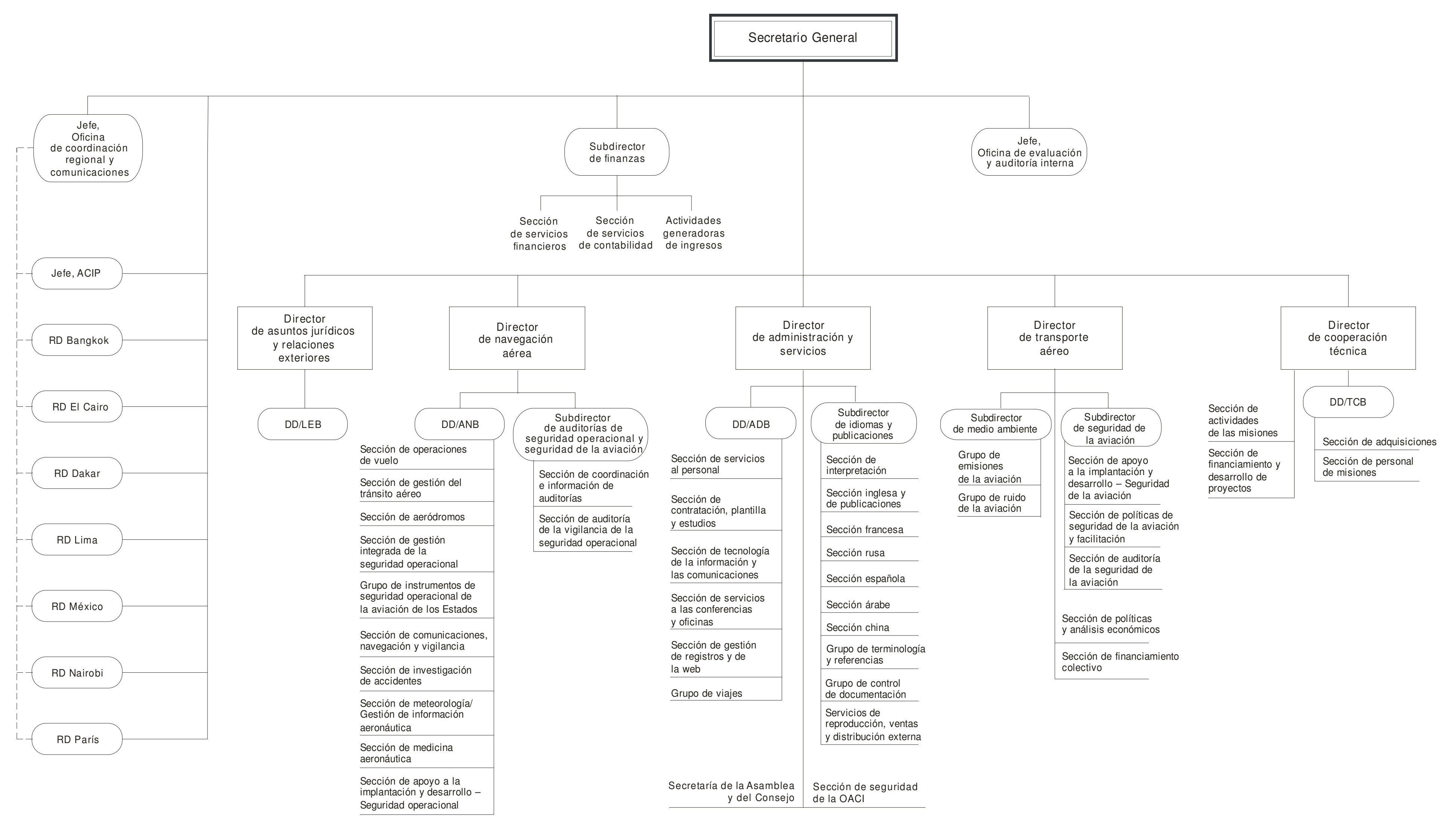
DCP	Directorio de claves públicas
DFIS	Servicio de información de vuelo por enlace de datos
DG	Mercancías peligrosas
DGAC	Directores Generales de Aviación Civil
DLIC	Capacidad de iniciación de enlace de datos
DME	Médico examinador designado
D-OTIS	Servicio de información de operaciones en terminal por enlace de datos
DSA	Asignación diaria de subsistencia
D-TAXI	Carreteo de despegue
DVLM	Documento de viaje de lectura mecánica
eANP	Plan regional digital de navegación aérea
EAO	Evaluación de Programas, Auditoría y Examen Administrativo
EDRMS	Sistema de gestión de documentos y registros electrónicos
EDTO	Vuelo con mayor tiempo de desviación
EFOD	Notificación electrónica de diferencias
EMG	Grupo de Gestión Ambiental de las Naciones Unidas
ENV	Subdirección del Medio Ambiente
EPO	Relaciones Exteriores e Información al Público
ESAF	África Oriental y Meridional
e-TOD	Base de datos electrónica de terreno y obstáculos
EUR/NAT	Europa y Atlántico Septentrional
FAB	Bloques de espacio aéreo funcionales
FAL	Facilitación
FIC	Comité de Finanzas
FIN	Finanzas
FIR/UIR	Región de información de vuelo/Región de información de vuelo superior
GANP	Plan mundial de navegación aérea
GASP	Plan mundial para la seguridad operacional de la aviación
GEI	Gases de efecto invernadero
GLONASS	Sistema mundial de satélites para la navegación
GNSS	Sistema mundial de satélites para la navegación
GREPECAS	Grupo Regional de Ejecución y Planificación de la Región del Caribe y Sudamérica
HLI	Indicador de alto nivel
HLM	Reunión de alto nivel
HQ	Sede
HR	Recursos Humanos
HRC	Comité de Recursos Humanos
IAMSAR	Búsqueda y salvamento internacional por mar y aire
IAVW	Vigilancia de volcanes en las aerovías internacionales
ICAN	Conferencias OACI de negociación de acuerdos de servicios aéreos
ICARD	Códigos y designadores de rutas internacionales
ICT	Tecnología de la información y las comunicaciones
ICVM	Misión OACI de validación coordinada
IFFAS	Ente Internacional de Financiación para la Seguridad Operacional de la Aviación
IIAID	Base de datos internacional de información sobre aeronaves de la OACI
IPCC	Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático
IPSAS	Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público
ISD	Apoyo a la Implantación y Desarrollo
ISEC	Servicios de Seguridad
ISMP	Proceso ICAO de gestión interna de la seguridad operacional
ISO	Organización Internacional de Normalización
IT	Tecnología de la información
ITCW	Vigilancia internacional de ciclones tropicales
JJE	Junta de Jefes Ejecutivos para la Coordinación

JSC	Comité de Ayuda Colectiva para los Servicios de Navegación Aérea
LAQ	Calidad del aire local
LEB	Dirección de Asuntos Jurídicos
LED	Diodo electroluminiscente
LPB	Subdirección de Idiomas y Publicaciones
MBA	Gestión y administración
MBM	Medidas basadas en criterios de mercado
MET	Meteorología aeronáutica
MID	Oriente Medio
MLAT	Multilateración
MAA	Gestión y Administración
MAA-GB	Gestión y Administración - Órganos rectores
NACC	Norteamérica, América Central y el Caribe
NAM	Región de América del Norte
NAT	Región del Atlántico Septentrional
NextGen	Próxima generación
NGAP	Nueva generación de profesionales de la aviación
MN	Milla naútica
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OAG	Official Airline Guide
OCA	Altitud de franqueamiento de obstáculos
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OPMET	Información meteorológica relativa a las operaciones
OSACT	Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico
P	Categoría profesional
PACE	Perfeccionamiento de la actuación profesional y las competencias
PANS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea
PANS-ATM	Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión del tránsito aéreo
PANS-OPS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Operaciones de aeronaves
PBN	Navegación basada en la performance
PBNSG	Grupo de Estudio sobre la Navegación Basada en la Performance
PCO	Oficina de Planificación y Coordinación Mundial
PIRG	Grupo Regional de Planificación y Ejecución
PLM	Pasaporte de lectura mecánica
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
PPE	Bienes de uso
PRE	Planificación de recursos empresariales
PS	Apoyo al Programa
RASG	Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación
RASMAG	Grupo asesor regional de vigilancia de la seguridad operacional del espacio aéreo
RBB	Presupuesto basado en los resultados
RESA	Área de seguridad en extremo de pista
RGL	Luces de superficie de pista
RHP	Punto de espera en la pista
RMA	Organismos regionales de vigilancia
RMS	Sección de Gestión de Registros
RNAV	Navegación de área
ROST	Equipo de Seguridad Operacional de Oficina Regional
RSOO	Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional
RVSM	Mínima reducida de separación vertical
SAM	Sudamérica
SARPS	Normas y métodos recomendados

SATCOM	Comunicación por satélite
SBAS	Sistema de ampliación por satélite
SESAR	Programa de investigaciones europeas en ATM vinculada con la iniciativa “Cielo Único Europeo”
SG	Categoría de Servicios Generales
SID	Partida normalizada por instrumentos
SIGMETS	Condiciones meteorológicas significativas
SMS	Sistema de gestión de la seguridad operacional
SR	Recomendación de seguridad operacional
SSA	Subdirección de Auditorías de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación
SSeC	Problema grave de seguridad operacional
SSP	Programa estatal de seguridad operacional
STAR	Llegada normalizada a la terminal
TASA	Modelo de acuerdo de servicios aéreos
TCB	Dirección de Cooperación Técnica
TCP	Programa de Cooperación Técnica
TLS	Nivel de servicio fijado como objetivo
TMA	Área de control de terminal
UA	Unión Africana
UAS	Sistemas aéreos no tripulados
UE	Unión Europea
UIC	Comité sobre Interferencia Ilícita
UIT	Unión Internacional de Telecomunicaciones
UNEMG	Grupo de Gestión Ambiental de las Naciones Unidas
UNIMG	Grupo Internacional de Administración de las Naciones Unidas
UPU	Unión Postal Universal
USAP	Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación
USD	Dólar estadounidense
USOAP	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional
WACAF	África Occidental y Central
WAFS	Sistema mundial de pronósticos de área
WASA	Base de datos mundial de acuerdos de servicios aéreos
WGS	Sistema Geodésico Mundial
WLM	Gestión de Biblioteca en línea
XML	Lenguaje de marcado extensible

ORGANIGRAMA DE LA SECRETARÍA DE LA OACI

1 de mayo de 2010



— FIN —